

DRAGON BOAT

REGOLAMENTO DELLE GARE

2018

SOMMARIO

1. <u>PARTE GENERALE</u>	4
2. <u>CODICE DELLE REGATE</u>	4
2.1. INQUADRAMENTO GENERALE.....	4
2.4.1 NAZIONALITA' E RAPPRESENTANZA	9
2.4.2 SICUREZZA	9
2.4.3 ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE.....	9
2.4.4 STRUTTURA DELLA COMPETIZIONE	12
2.4.5 QUESTIONI DISCIPLINARI.....	13
2.4.6 EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO E VARIE	13
2.4.7 ANNESSO ALL'ART. 9.6 - SCHEMA DEI GIUDICI DI GARA.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
2.4.8 ANNESSO ALL'ART. 7.5 - SICUREZZA SULL'ACQUA	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
2.4.9 ANNESSO ALL'ART. 5.1 - DRAGON BOAT STANDARD.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
3. <u>REGOLE DI GARA</u>	14
R1. GENERALE.....	14
R2. CONTROLLO DELLA COMPETIZIONE.....	14
R3. DOVERI DEGLI UFFICIALI DI GARA.....	16
R4. CONDOTTA DEGLI EQUIPAGGI.....	19
R5. SCHIERAMENTO - IMBARCO	20
R6. PROCEDURE DI PARTENZA.....	20
R7. CONDOTTA DI GARA.....	22
R8. ARRIVO.....	25
R9. DISPUTE, PROTESTE, SQUALIFICHE E APPELLI.....	25
R10. REGOLE PER LE GARE DI FONDO (DAI 2000 METRI IN SU)	27
ANNESSO ALLA REGOLA DI GARA R4 - CODICE DISCIPLINARE	31

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Uscita di corsia - Penalità o squalifica	23
Tabella 2 - Timeline Dispute e Appelli	26

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 - Misure Dragone e pagaia standard.....	Errore. Il segnalibro non è definito.
Figura 2 - Campo di gara 2000m	28

1. PARTE GENERALE

PREMESSA

A recepimento della convenzione del 1 marzo 2017 tra Federazione Italiana Canoa Kayak e Federazione Italiana Dragon Boat ed in particolare all'art.4.3 che prevede che in tutte le manifestazioni gli atleti partecipanti dovranno osservare i regolamenti tecnici ICF/IDBF che saranno armonizzati in ambito nazionale, è riconosciuta l'attività sportiva del Dragon Boat agonistica e promozionale organizzata secondo il seguente regolamento:

- 1.1. **IMBARCAZIONI:** per Dragon Boat standard si intende una canoa lunga circa 12 metri adornata da una testa e la coda di dragon rispettivamente a prua ed a poppa, sospinta dalla forza muscolare esercitata da 9-10 coppie di vogatori seduti, rivolti a prua, con pagaie a pala singola. La direzione è tenuta tramite un remo posto a poppa e manovrato da un atleta che eserciterà unicamente la funzione di timoniere, il tamburino invece siede a prua sull'apposito sostegno, con il compito di scandire il ritmo di vogata percuotendo il tamburo. Per particolari eventi possono anche essere utilizzate imbarcazione da 4 – 5 coppie di vogatori con le medesime caratteristiche se non per la minore lunghezza.
- 1.2. **MANIFESTAZIONI:** le manifestazioni possono essere di carattere promozionale o agonistico. Le manifestazioni di carattere promozionale si svolgono senza particolari vincoli, su percorsi di distanza variabile secondo le indicazioni fornite dal Comitato Organizzatore. Le manifestazioni agonistiche invece devono essere organizzate seguendo quanto indicato nel "Codice delle Regate", parte integrante del presente regolamento. Il Codice delle Regate è utilizzabile anche le manifestazioni promozionali tenendo conto dell'aspetto amatoriale delle gare.
- 1.3. **PARTECIPANTI:** tutti i partecipanti alle manifestazione devono essere tesserati in accordo alla convenzione del 1 marzo 2017 FICK/FIDB. Per il partecipanti alle manifestazioni promozionali è sufficiente il tesseramento amatoriale, i partecipanti alle competizioni di tipo agonistico dovranno essere tesserati come atleti agonisti. Per le certificazioni mediche si rimanda a quanto disposto in materia di tesseramento.
- 1.4. **GIUDICI ARBITRI:** le competizioni agonistiche devono essere arbitrate da giudici nominati in accordo alla convenzione del 1 marzo 2017 FICK/FIDB.
- 1.5. **MISURE DI SICUREZZA:** fatto salvo l'obbligo dei comitati organizzatori di ciascuna manifestazione di predisporre un adeguato servizio di sicurezza, il team leader e il capitano della barca sono responsabili della sicurezza del loro equipaggio. Essi devono assicurarsi che tutti i componenti dell'equipaggio:
 - a. siano vestiti in maniera idonea secondo le condizioni del tempo, dell'acqua e delle condizioni di gara;
 - b. sappiano muoversi nell'acqua, nuotando per almeno 50 metri senza aiuto;
 - c. siano informati sui comportamenti da mantenere in caso di ribaltamento o caduta in acqua di uno o più componenti dell'equipaggio. Nelle manifestazioni promozionali tutti i componenti dell'equipaggio devono indossare un giubbotto salvagente del tipo omologato dall'ICF/IDBF.
- 1.6. **DIRITTI TELEVISIVI E PROPRIETA' DEL MARCHIO FEDERALE:** la FICK/FIDB in accordo alla convenzione del 1 marzo 2017 sono proprietarie dei diritti relativi alla copertura radio-

televisiva per le manifestazioni di qualsiasi tipo, nonché si riservano il diritto di esporre striscioni pubblicitari in prossimità e/o sul campo di gara per pubblicizzare marchi di aziende con i quali la hanno contratti commerciali in essere. Sono altresì sempre e comunque di proprietà della FICK e/o FIDB i diritti relativi all'uso di loghi e marchi propri della FICK e/o FIDB. La FICK e/o FIDB possono cedere tali diritti, in parte o per intero, a terzi o allo stesso Comitato Organizzatore..

1. **SPONSORIZZAZIONI:** fatto salvo quanto indicato all'art 6, i Comitati Organizzatori possono stipulare contratti di sponsorizzazione e/o pubblicitari con altre aziende per l'esposizione di marchi purché questi non siano in contrasto con le finalità della Federazione o di aziende concorrenti a

quelle che già sponsorizzano la FICK e/o la FIDB. Tali marchi possono essere esposti negli spazi non occupati dalla FICK/FIDB entro o in prossimità dei campi di gara, sulle tabelle porta numero delle imbarcazioni e in ogni altro posto che non ostacolino il regolare svolgimento delle manifestazioni/gare.

2. **CALENDARIO DELLE GARE/MANIFESTAZIONI:** è compito del Comitato Federale Sport per Tutti bandire ogni tipo di manifestazione che verrà inserita nel calendario annuale compilato dallo stesso Comitato. Per ogni appuntamento dovrà essere chiaramente indicato il carattere delle gare/manifestazioni (agonistico e/o promozionale), nonché la data e la località di svolgimento. Nel corso della stagione, su richiesta dei Comitati Organizzatori e per comprovate necessità, il CSpT potrà apportare variazioni al calendario. In una stessa manifestazione può essere presente sia un momento agonistico che promozionale. In questo caso il Comitato organizzatore deve mantenere ben distinte le due tipologie.

3. **MEMBRI DELL'EQUIPAGGIO:** Fanno parte dell'equipaggio:

Atleta (Racer) - un qualunque membro dell'equipaggio.

Pagaia (Paddler) - membro dell'equipaggio che spinge in avanti il dragone usando la pagaia.

Timoniere (Steerer o Helm)- membro dell'equipaggio che controlla la direzione del dragone operando sul timone.

Tamburino (Drummer) membro dell'equipaggio che deve obbligatoriamente battere sul tamburo per tutta la gara.

2. CODICE DELLE REGATE

2.1. INQUADRAMENTO GENERALE

2.2.1. **DEFINIZIONE:** per "regate" si intendono tutte le manifestazioni di tipo agonistico. Le regate sono bandite dalla FICK/FIDB tramite il Comitato Federale Sport per Tutti e devono essere organizzate e svolte secondo le regole fissate dal presente regolamento. Le regate si classificano in Regionali, Interregionali, Nazionali e Internazionali. Solo le regate nazionali possono assegnare il titolo di Campione d'Italia.

2.2.2. **PARTECIPAZIONE:** la partecipazione alle gare agonistiche è riservata solo agli equipaggi rappresentati di un affiliato secondo quanto previsto dalla convenzione del 1 marzo 2017 tra Federazione Italiana Canoa Kayak e Federazione Italiana Dragon Boat e composto solo da atleti in regola con il tesseramento FICK Agonistico o Amatoriale e di tipo agonistico con la FIDB per la stagione in corso. Tutti i

componenti dell'equipaggio devono altresì attenersi alle vigenti norme di tutela sanitaria per la pratica sportiva agonistica;

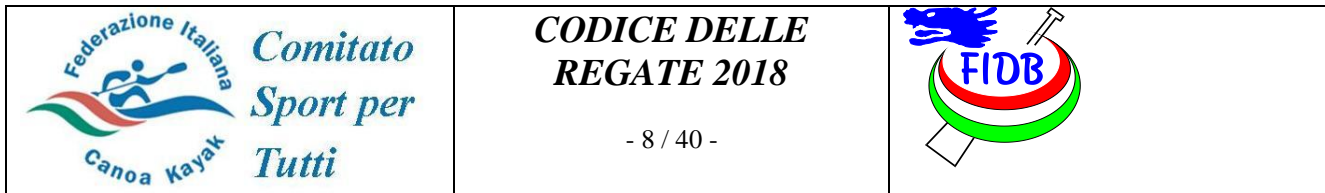
- 2.2.3. **DEFINIZIONE DI ARMATORE:** l'affiliato che iscrive l'imbarcazione assume il ruolo di "armatore";
- 2.2.4. **PRESTITI:** alle regate sono ammessi equipaggi con atleti in prestito, cioè la partecipazione di un equipaggio composto da atleti tesserati presso affiliati differenti dall'armatore. **Nelle categorie Open e Misto è ammesso il prestito fino a 6 Atleti di altre Società nella tipologia Standard Boat e fino a 3 Atleti nella Categoria Small Boat.**
- ;
- 2.2.5. **EQUIPAGGI MISTI SOCIETARI** - Non sono ammessi equipaggi misti societari nelle categorie open e misto. Sono ammessi misti societari nelle categorie femminili e nella gare Juniores. Le categorie Open e Misto possono usufruire della regola del prestito fino a 6 elementi tesserati con altra società nello Standard Boat e fino a 3 Elementi nello Small Boat.
- 2.2.6. **DISTANZE:** le regate si disputano sulle distanze di 100, 200, 500, 1.000 e/o 2.000 metri e si svolgono su laghi, fiumi, aree portuali o mare aperto. Sono previste anche gare di fondo su distanze diverse e comunque non inferiori ai 5.000 metri;
Le gare di fondo si disputano sono soggette a speciali regole riguardo ai giri di boa.
- 2.2.7. **CLASSI:** le classi di gara sono:
OPEN - Non ci sono restrizioni sulla composizione dell'equipaggio;
FEMMINILE - Solo donne. Il timoniere può essere maschio;
MISTO - Deve prevedere un minimo di 8 ed un massimo di 12 donne pagaiatrici (minimo di 4 e massimo di 6 in caso di utilizzo di dragon boat a 10 posti)
PINK LADIES – Solo donne che hanno subito il tumore al seno. Il timoniere e il tamburino possono essere maschi.
- 2.2.8. **CATEGORIE:** le categorie si riferiscono all'età dei componenti dell'equipaggio con esclusione del timoniere e del tamburino:
a) **SENIOR** - sono coloro che al 1° gennaio dell'anno in corso hanno una età compresa fra i 18 e i 39 anni;
b) **JUNIOR A** - sono coloro che al 1° gennaio dell'anno in corso hanno una età compresa fra i 14 e i 17 anni;
c) **JUNIOR B** - sono coloro che al 1° gennaio dell'anno in corso hanno una età compresa fra i 11 e i 13 anni;
d) **MASTER + 4 0** - La categoria comprende coloro che al 1° gennaio dell'anno in corso hanno compiuto il 40° anno di età.
e) **MASTER + 5 0** - La categoria comprende coloro che al 1° gennaio dell'anno in corso hanno compiuto il 50° anno di età.
- 2.2.8. **CLASSI DI COMPETIZIONE:** le classi di competizione sono determinate dalla combinazione tra classe di gara e distanza di gara (i.e. OPEN 500, MISTO 200, etc.).
- 2.2.9. **EQUIPAGGIO:** il numero dei componenti varia da 18 vogatori a 20 vogatori + 1 tamburino + 1 timoniere per il dragone standard. Nel caso dell'imbarcazione mini-dragon il numero dei componenti varia da 8 a 10 + 1 tamburino + 1 timoniere. Per ragioni di sicurezza o di opportunità il Direttore di Gara può derogare il numero di vogatori a 16 per il dragone standard. In nessun caso il numero di vogatori potrà

essere inferiore a 16. L'equipaggio può essere composto solo dagli atleti indicati nel modulo di iscrizione.

- 2.2.10. **RISERVE** - Per ogni equipaggio sono ammesse un massimo di 4 riserve nello Standard Boat e n.2 riserve nello Small Boat, i cui nomi devono essere stati comunicati al Comitato di Gara unitamente alla lista ufficiale dell'equipaggio e sarà valida per tutta la durata della regata. Un componente dell'equipaggio sostituito non potrà più prendere parte al resto della competizione.
- 2.2.11. **RESTRIZIONI** - Possono gareggiare ad una competizione solo i concorrenti regolarmente iscritti ed inseriti nelle liste degli equipaggi.



- 2.2.12. **IMBARCAZIONI E PAGAIE:** i dragon boat devono essere del modello standard omologato dalla IDBF. Il dragone si muove solo per mezzo delle pagaie ad una pala che non devono essere rese solidali in alcun modo all'imbarcazione. Le pagaie devono essere conformi al modello riconosciuto dalla ICF/IDBF. L'uso anche di una sola pagaia non regolamentare comporta la squalifica dell'intero equipaggio. Ogni dragone porta su entrambi i lati della prua una tabella porta numero con indicato il numero di corsia. La tabella deve essere fissata in posizione verticale e deve essere visibile dai Giudici di Arrivo dalla distanza di 90 metri. Il numero ha le dimensioni minime di cm. 33 cm in altezza x cm 23 in larghezza. La tabella deve avere un'altezza non inferiore a cm. 60 e una larghezza non inferiore a cm. 46. I colori del numero e del tabellone devono assicurare una chiara lettura. Fatte salve queste dimensioni minime, il C.O. può utilizzare tabelle porta numero di dimensioni maggiori per ospitare nello spazio aggiunto annuncio di tipo pubblicitario.
- 2.2.13. **SPONSORIZZAZIONI:** l'armatore può esporre sulla propria imbarcazione, sulle pagaie o sull'abbigliamento tecnico dell'equipaggio marchi o loghi per scopo pubblicitario, purché questi non siano in contrasto con le finalità della FICK/FIDB.
- 2.2.14. **LE REGATE:** Le regate si disputano con partenza in linea o a cronometro. Le regate con partenza in linea e sulle distanze di 100, 200, 500, 1000 metri devono essere svolte su un percorso rettilineo. Per le distanze maggiori è possibile utilizzare un percorso ad anello, con virate delimitate da boe e con asse maggiore di lunghezza comunque di circa 500 metri. Nelle regate con partenza in linea il campo è suddiviso in almeno due corsie con larghezza non inferiore ai 9 metri. Nelle regate che assegnano il Titolo di Campione d'Italia il campo deve presentare almeno 4 corsie. Il numero massimo di corsie ammesse è 9.
- 2.2.15. **IL CAMPO DI GARA:** le linee di partenza e di arrivo sono poste perpendicolarmente alla direzione di gara e devono avere una lunghezza di almeno 50 metri. Le linee di partenza e di arrivo devono essere segnalate sull'acqua da bandiere rosse o boe nei punti di intersezione con le linee longitudinali più esterne del campo di gara. Ogni corsia deve essere interamente contrassegnata con boe poste ad intervalli circa cinquanta metri e deve essere numerata sia alla partenza che all'arrivo. Boe di segnalazione devono essere presenti, all'esterno del campo e lungo tutto il percorso, ad una distanza di 250 metri. La lunghezza del campo di gara ed una e le distanze intermedie devono essere misurate con precisione esattamente pianta di allineamento. Al momento del via tutti i dragoni devono presentarsi con l'estremità della testa del drago posta sulla linea di partenza. Sona ammessi anche i blocchi di partenza fissi, posti all'estremità del campo di gara. Nelle gare con giro di boa le virate devono avere un raggio di almeno 50 metri disegnato da almeno tre boe con bandiere poste all'interno della virata. Le imbarcazioni partono e gareggiano fuori da corsie delimitate. La profondità minima dell'acqua deve essere di almeno 3 metri nel caso il campo di gara non abbia profondità uniforme. Tale valore si riduce a 2 metri se la profondità è uniforme per tutto il campo di gara. Nel caso di regate sui fiumi la profondità può anche essere inferiore, ma comunque mai inferiore al metro ed eventuali secche (possibili passaggi con profondità inferiore) dovranno essere chiaramente segnalate;



2.2.16. **BANDI DI GARA:** i bandi di gara devono contenere le seguenti informazioni:

- a) data e luogo della competizione;
- b) descrizione del campo di gara;
- c) distanze di regata e classi di competizione;
- d) condizioni dell'acqua (mare, canale, fiume, etc.);
- e) condizioni, tasse di iscrizione ed eventuali penali per i ritardi;
- f) indirizzo a cui inviare le iscrizioni;
- g) data di chiusura delle iscrizioni;
- h) orario e luogo di svolgimento della riunione dei rappresentanti di società o dei capitani.

E' buona norma allegare la pianta del campo di gara e le indicazioni logistiche per l'accoglienza delle squadre.

2.2.15 **TITOLO DI CAMPIONE D'ITALIA E PREMI:** il titolo di *Campione d'Italia* è attribuito all'equipaggio vincente di ogni classe nella regata valida come Campionato d'Italia. I C.O. deve premiare i primi tre equipaggi classificati di ogni classe con medaglie di merito. Il C.O. potrà mettere in palio altri premi (trofei, diplomi, riconoscimenti in denaro, ecc.)

2.2.16 **ISCRIZIONI:** l'armatore deve inviare le iscrizioni al C.O nei modi e nei tempi indicati dal bando di gara. In occasione della riunione dei rappresentanti gli armatori devono consegnare al C.O.

la lista dell'equipaggio completa delle eventuali riserve. Nella stessa riunione il C.O. provvede a distribuire il programma della regata.

2.2.17 **RISULTATI:** i risultati ufficiali devono essere pubblicati sul sito ufficiale di CSpT o inviati, a cura del C.O., a ciascun armatore. Il Direttore di Gara deve inviare al CSpT una relazione sullo svolgimento della regata unitamente a copia dei risultati controfirmati dal G.A.P.

2.2.18 **La Classifica Nazionale** - Tutte la gare del calendario FICK/FIDB, di carattere Nazionale o Locale consentono alle Società partecipanti di acquisire un punteggio nella Classifica Nazionale Annuale della "Coppa Renzo Matteucci" secondo l'allegato A dello Statuto FIDB e portano i punteggi previsti dall'allegato A allo Statuto FICK per le attività CSpT nella Classifica Sergio Orsi della FICK

2.2.19 **Campionati Italiani** - Sono organizzati annualmente, nel rispetto del regolamento e delle regole della FIDB. Possono essere "Assoluti" o di Categoria". Ai Campionati Italiani possono essere abbinate manifestazioni internazionali.

2.2.20 **Equipaggi e Squadre partecipanti** - Le gare federali prevedono la partecipazione degli equipaggi di club secondo quanto previsto dalla convenzione del 1 marzo 2017 tra Federazione Italiana Canoa Kayak e Federazione Italiana Dragon Boat.

2.2.21 **NOME DEL CLUB E DIVISA** - Gli equipaggi che partecipano ai campionati Nazionali devono gareggiare con il nome e la divisa del club di appartenenza.

2.3 **OMISSIS**



2.4.1 NAZIONALITA' E RAPPRESENTANZA

NAZIONALITA' DI UN MEMBRO DELL'EQUIPAGGIO - Non esistono limiti sulla nazionalità dei componenti dell'equipaggio.

PAESI DI RESIDENZA - La residenza dei membri dell'equipaggio deve essere in un Paese della Comunità Europea, secondo le norme della Convenzione di Schengen.

COMPOSIZIONE DEGLI EQUIPAGGI - Nelle manifestazioni ufficiali gli atleti devono essere tesserati per la Federazione e possono gareggiare solamente in rappresentanza del Club di appartenenza, secondo quanto indicato dal bando di gara.

GARE INTERNAZIONALI - Per la partecipazione a gare o campionati internazionali per club, i Circoli affiliati devono chiedere la preventiva autorizzazione alla Federazione a mezzo Raccomandata AR. In caso di mancata risposta entro 15 giorni dalla richiesta, l'autorizzazione si ritiene concessa. L'eventuale partecipazione senza la necessaria autorizzazione comporta il deferimento agli Organi di Giustizia Federali.

2.4.2 SICUREZZA

ASPETTI GENERALI RIGUARDANTI LA SICUREZZA – Le norme di Sicurezza sono regolate dall'Allegato A del Codice delle Gare.

SERVIZIO MEDICO E DI SALVATAGGIO - L'organizzatore deve provvedere al servizio medico e di salvataggio pronto ad intervenire dentro e fuori dall'acqua, durante tutta la manifestazione.

2.4.3 ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE

9.1. COMITATO ORGANIZZATORE - Per i Campionati Italiani e la Coppa Italia l'organizzazione viene affidata dal Consiglio Federale a un Comitato Organizzatore, composto almeno da:

- Responsabile del Comitato Organizzatore.
- Responsabile tecnico-logistico della gara.

Il Comitato Organizzatore:

- 9.1.1. Organizza la competizione, le classi e il programma di gara, secondo le indicazioni del CSPT
- 9.1.2. Raccoglie i fondi necessari e li amministra



9.1.3. Rende disponibile un sito per la regata, con il relativo supporto logistico (spogliatoi, docce e servizi igienici), il campo di gara e l'equipaggiamento tecnico, in conformità al presente Codice delle Regate.

9.1.4. Redige e distribuisce il programma di gare. Promuove e pubblicizza la competizione. Negozia la copertura dell'evento da parte dei media.

9.1.5. Esegue le azioni necessarie per il corretto svolgimento delle gare e l'efficiente amministrazione di equipaggi e giudici.

9.2. RESPONSABILE DEL COMITATO ORGANIZZATORE - E' il coordinatore globale dell'evento, inclusa ogni attività ausiliaria alla competizione di DB. E' responsabile della promozione e della pubblicità dell'evento; spedisce i bandi di gara agli equipaggi partecipanti; raccoglie le iscrizioni; pubblica i risultati finali ed assicura il rispetto delle leggi locali e del Codice FICK/FIDB. E' responsabile per l'erogazione dei servizi necessari alla competizione, per la riscossione delle quote dovute dagli equipaggi e per il pagamento dei conti associati all'evento. E' normalmente il Direttore Generale del Comitato Organizzatore o il Presidente della Società Organizzatrice o un suo delegato.

9.3. RESPONSABILE TECNICO-LOGISTICO delle GARE

Risponde del suo operato al Presidente del Comitato di Gara (art. 9.4). Inoltre risponde della regolarità del campo di gara, predispone i servizi della segreteria gare, predispone la disponibilità di servizi e spogliatoi sul campo di gara, partecipa alle riunioni con i Responsabili degli Equipaggi per comunicare tutte le informazioni necessarie. E' solitamente un membro del Comitato Organizzatore.

9.4. CONTROLLO DELLA COMPETIZIONE (COMITATO DI GARA) - L'organizzazione e la direzione di una gara di Campiona-to o di Coppa Italia spettano al Comitato di Gara composto dal Presidente del Comitato di Gara (un Consigliere Federale o un Presidente o Delegato Regionale) nominato dal Consiglio Federale, dal Giudice Arbitro Principale e dal Capo Giudice di Percorso. Controllo Tecnico e conduzione della gara spettano ai giudici che ne rispondono verso il Giudice Arbitro Principale, membro del Comitato di Gara.

9.5. GIUDICI ARBITRI - Garantiscono il rispetto dello Statuto della FICK e della FIDB e delle norme del Codice delle Regate. Una lista delle categorie arbitrali, dei loro doveri e di quelli del Comitato Gare si trovano nella seconda parte di questo codice: "Regole di Gara".

9.6. QUALIFICHE DEGLI ARBITRI - Gli arbitri devono aver ricevuto un adeguato training su tutti gli aspetti tecnici e devono essere in possesso della qualifica di:

- Giudice Arbitro FICK
- Giudice Nazionale (NROC).
- Giudice Internazionale 1° livello (IROC).
- Giudice Internazionale 2° livello (IROL)
- Giudice Internazionale 3° livello (SIOL).

Almeno un membro del Comitato di Gara ad ogni livello (nazionale e locale) deve essere in possesso della qualifica NROC.

9.7. ARBITRI PER I CAMPIONATI FICKFIDB - Ai Campionati Italiani la Giuria deve essere formata da almeno quattro arbitri, tutti in possesso della qualifica di GA FICK e NROC FIDB o superiore.



9.8. NOMINA DEGLI ARBITRI DI GARA - Gli Arbitri di gara vengono designati secondo la convenzione del 1 marzo 2017 tra Federazione Italiana Canoa Kayak e Federazione Italiana Dragon Boat.

9.9. IDENTIFICAZIONE DEGLI ATLETI - Ai Campionati d'Italia gli atleti devono portare il numero di gara sul dietro della divisa qualora questo venga fornito dal Comitato Organizzatore. Tale numero è compreso tra 1 a 26 per ogni classe di gara e deve corrispondere al numero assegnato nella lista di iscrizione dell'equipaggio. Durante le Gare di Coppa Italia e di Campionato gli atleti devono portare con se all'imbarco di ogni gara il tesserino federale di identificazione personale da esibire ai Boat Marshall addetti al controllo imbarcazioni, o su richiesta di un qualsiasi altro Giudice della manifestazione. Per le gare con i mini dragon il numero è compreso tra 1 e 16

9.10. RISERVE - Le riserve, nel numero massimo di quattro, sono segnalate nella lista dell'equipaggio iscritto fornita al Giudice Arbitro Principale e non possono più essere modificate. Durante le gare sono ammesse soltanto le sostituzioni tra atleti all'interno dei 26 atleti complessivamente iscritti. Per le gare con i mini dragon le sostituzioni sono ammesse tra i 16 iscritti nelle liste.

9.11. COLORI DI GARA - In tutte le gare i partecipanti debbono obbligatoriamente indossare la divisa sociale; gli atleti che non rispettano la norma saranno richiamati una volta dagli arbitri e successivamente esclusi dalla competizione.

9.12. PUBBLICITA' SULLE DIVISE, LE BARCHE E L'EQUIPAGGIAMENTO - Il Comitato Organizzatore può disporre l'applicazione di adesivi per la sponsorizzazione delle barche dei club e delle pagaie che verranno usate in gare anche se di proprietà personale o degli equipaggi senza però coprire pubblicità già predisposte. Gli Equipaggi che non rispettano tale regola potranno non essere ammessi alla gara.

9.13. RESPONSABILI DELL'EQUIPAGGIO - Sono:

Il Dirigente della Società (Crew Manager) rappresenta la Società di appartenenza ed è responsabile della disciplina e dell'amministrazione dell'equipaggio.

L'Allenatore, responsabile per le questione tecniche.

Il Capitano (Boat Captain) responsabile della condotta e salvaguardia dell'equipaggio in gara.

I tre ruoli possono essere svolti dalla stessa persona.

9.14. COMUNICAZIONI CON GLI EQUIPAGGI - La Giuria, il Comitato di Gara e gli Arbitri comunicano soltanto con un solo rappresentante di ogni squadra, scelto tra il Dirigente, l'Allenatore o il Capitano, per uno dei seguenti motivi:

- Comunicazioni ufficiali fra organizzazione ed equipaggi.
- Proteste e Appelli.
- Pubblicazione dei Risultati.

9.15. SESSIONI DI ALLENAMENTO - Le prove in acqua svolte al di fuori delle gare, ma durante le Competizioni FIDB saranno tenute sotto controllo dal Comitato di Gara e saranno soggette al rispetto del Regolamento e alle Regole di Gara.

9.16. FOTO FINISH - Il Comitato Organizzatore può fornire il fotofinish ed assicurare la registrazione video di ciascuna barca che attraversa la linea di arrivo per ogni gara della competizione. Il fotofinish è obbligatorio in occasione del Campionato Italiano.



2.4.4 STRUTTURA DELLA COMPETIZIONE

10.1. **CRITERI DI BASE** - Se il numero di partecipanti ad ogni classe di competizione è tale da rendere necessarie più batterie o prove eliminatorie, il numero di barche in ciascuna batteria e nei successivi turni di competizione non deve essere superiore a nove.

10.2. **ISTRUZIONI PER I PARTECIPANTI** - Le istruzioni sulla manifestazione devono essere fornite ai Rappresentanti degli Equipaggi (Dirigente e/o Tecnico e/o Capitano), almeno un ora prima dell'inizio della prima gara o in alternativa nel corso della Riunione con i Rappresentanti di Società ove prevista nel bando di gara. Tali istruzioni fornite per iscritto devono contenere le seguenti informazioni:

- Dettaglio del campo di gara e della segnaletica.
- Orari di partenza delle Gare.
- Dettagli sulle linee di partenza e di arrivo.
- Assegnazione e posizione delle Barche.
- Assegnazione delle batterie e delle corsie.
- Posizione dei Giudici Arbitri

Durante la Riunione con i rappresentanti di Società si potrà procedere al sorteggio per l'assegnazione delle corsie d'acqua per le prove eliminatorie. In alternativa l'assegnazione delle corsie potrà essere predisposta in precedenza dal Comitato Organizzatore sotto il controllo di un Rappresentante Federale o Giudice Arbitro.

10.3. **ASSEGNAZIONE DELLE BARCHE** - Gli equipaggi devono imbarcarsi sulla barca a loro assegnata per gareggiare in una determinata corsia. Il numero d'acqua da montare sulla barca deve corrispondere e quello della corsia assegnata. Gli equipaggi sono responsabili del montaggio del numero d'acqua sulla barca con cui gareggiano. Le società devono essere dotate dei necessari numeri d'acqua da utilizzare in gara e cioè un set completo di numeri in base alle corsie disponibili nel campo di gara.

10.4. **DIVISIONE DELLE BATTERIE** - Il sistema di dividere gli equipaggi che competono nella stessa classe in prove eliminatorie, può variare in base al numero di iscritti nella stessa classe e le distanze da percorrere. Generalmente il sorteggio degli equipaggi in gruppi avviene senza che il relativo standard degli equipaggi sia conosciuto. In alternativa si distribuiscono il più possibile gli equipaggi di pari potenziale in batterie diverse attraverso un sistema di teste di serie stabilite dal Consiglio Federale.

10.5. **QUALIFICAZIONI** - Il programma di qualificazione è stabilito secondo i prospetti internazionali della IDBF adattati al numero degli equipaggi, agli orari di gara ed alle corsie del campo di regata. Il Presidente del Comitato di Gara è tenuto, in relazione al numero degli Equipaggi iscritti, a comunicare nella Riunione dei Rappresentanti degli Equipaggi il piano delle gare che verrà adottato.

10.6. **NUMERO DI EQUIPAGGI PER TURNO** - Quando si effettua il sorteggio, la differenza tra il numero di equipaggi in ciascuna gara di una particolare classe di competizione non dovrebbe eccedere l'unità. Nel caso che tale numero sia variabile si disputano prima le batterie con più



equipaggi e poi le altre. Per gare di 2000 metri e oltre, non servono le prove eliminatorie, perché tutti gli equipaggi possono partire insieme o a intervalli regolari.

10.7. PARI MERITO - Quando due o più equipaggi giungono a pari merito qualificandosi entrambi per il successivo turno della competizione, essi sono ammessi entrambi a partecipare al turno successivo, purché ci siano sufficienti barche e corsie. Se non ci sono corsie o barche sufficienti occorrerà effettuare una gara di spareggio diretto fra tutti gli equipaggi coinvolti.

10.8. PIANO DELLE BATTERIE - I Campionati prevedono il sistema dei recuperi, il quale consiste nel dare una seconda possibilità di qualifica agli equipaggi eliminati durante le batterie. Inoltre possono essere aggiunte le finali di consolazione per individuare i piazzamenti di tutti i partecipanti (Tail Races o Plate Races).

Nel caso gli equipaggi siano pochi (quattro o meno) si provvederà ad un sistema articolato su più gare (non meno di due) da far disputare a tutti gli equipaggi iscritti (round robin) con classifica finale basata sulla somma dei tempi o sul piazzamento in ciascun round. A meno di condizioni atmosferiche particolarmente pericolose e/o condizionanti, in nessun caso un titolo nazionale può essere assegnato sulla base di una singola prova. Fanno ovviamente eccezione le gare di 2000 metri e oltre.

10.9. INTERVALLI FRA I TURNI DI GARA - Durante le competizioni FIDB deve essere assicurato a ciascun equipaggio un tempo minimo di riposo tra due turni di gara:

- 30 minuti per i 200 metri di una stessa categoria.
- 40 minuti per i 500 metri di una stessa categoria.
- 60 minuti per i 1000 metri di una stessa categoria.

2.4.5 QUESTIONI DISCIPLINARI

DOPING - E' vietato l'uso di tutte le sostanze ritenute dopanti dall'elenco CIO. E' inoltre vietato l'abuso di farmaci anche non dopanti per ottenere l'alterazione di una prestazione sportiva. E' vietata l'assunzione di qualunque sostanza possa essere ritenuta dannosa alla salute.

CONTROLLO ANTIDOPING - La FICK/FIDB possono disporre controlli antidoping in gara e a sorpresa nei confronti degli atleti tesserati.

SANZIONI - L'atleta risultato positivo ad un controllo anti-doping sarà immediatamente squalificato per due anni alla prima infrazione e radiato alla seconda infrazione.

CODICE DISCIPLINARE - Il codice disciplinare è trattato nella seconda parte di questo regolamento ed in particolare nell'annesso alla regola di gara R4.

2.4.6 EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO E VARIE

AGGIUNTA DI EQUIPAGGIAMENTO - Non è permesso aggiungere equipaggiamento all'imbarcazione al fine di migliorare la prestazione. Fanno eccezione i sistemi di comunicazione di bordo e le



protezioni sul sedile dei partecipanti. Queste ultime devono essere morbide come spugna, onde evitare di elevare la posizione dei sedili nella barca. Il GAP decide su ogni altro equipaggiamento addizionale non specificatamente coperto da regolamento.

POMPA DELL'ACQUA - E' fatto divieto di portare sull'imbarcazione una pompa per svuotare la barca durante la gara.

USO DI STRAPS – E' assolutamente fatto divieto dell'uso di straps per fissare un atleta alla barca oppure al sedile. Il GAP può comunque non applicare questa regola per i partecipanti disabili, purché i mezzi adottati siano adeguati ad assicurare l'abbandono della barca da parte di tutto l'equipaggio e non ostacolino il loro recupero in caso di ribaltamento.

3. REGOLE DI GARA

R1. GENERALE.

R1.1 OBIETTIVI. Le regole di gara (Racing Rules) che seguono sono state formulate per essere utilizzate nelle gare organizzate o riconosciute secondo la convenzione del 1 marzo 2017 tra Federazione Italiana Canoa Kayak e Federazione Italiana Dragon Boat.

R2. CONTROLLO DELLA COMPETIZIONE.

R2.1 Arbitri Tecnici. Sono arbitri Internazionali responsabili della supervisione delle gare. Per la supervisione dei Campionati Italiani devono essere provvisti di licenza IROL. (tra parentesi è fornita l'equivalente terminologia del regolamento internazionale IDBF):

- Giudice Arbitro Principale (GAP) (eng: Chief Official), svolge anche il ruolo di “Presidente di Giuria (PDG)”
- Capo Giudice di Percorso (Chief Umpire)
- Capo Giudice di Arrivo (Chief Judge)
- Capo Giudice di Imbarco (Chief Boat Marshall)
- Giudice di Percorso (Course Umpires)
- Giudice di Partenza (Starter)
- Direttore di gara (Race Director)
- Cronometrista (Time Keeper)
- Giudici (Judges)
- Responsabile Segreteria Gare (Race Secretary)



R2.2. Numero degli Incarichi Arbitrali. Per una gara nazionale se le circostanze lo richiedono e lo permettono, un arbitro può ricoprire due o più incarichi. Il Direttore di Gara può nominare ulteriori Giudici per coprire le aree del fotofinish e dell'allineamento.

R2.3 Arbitri di Supporto. Sono arbitri nazionali. e sono considerati come arbitri di supporto e non viene richiesta una particolare licenza (tra parentesi l'equivalente terminologia del regolamento internazionale IDBF):

- Responsabile della sicurezza (Safety Officer)
- Addetti all'imbarco (Boat Marshalls)
- Operatore Foto-finish (Photo-finish Operator)
- Allineatore (Aligner)
- Addetti Segreteria di Gara (Results Runners)
- Assistente alla Sicurezza (Safety Assistants)
- Corpo Medico (Medical Staff)

R2.4 Comitato di Gara. In una competizione ufficiale FIDB la direzione tecnica sarà tenuta dal Comitato di Gara, che sarà composto dalle seguenti figure: Presidente del Comitato, Giudice Arbitro Principale e Capo Giudice di Percorso (art. 9.4).

R2.5 Presidente del Comitato di Gara - E' un Consigliere Federale o un Presidente o Delegato Regionale o altra persona comunque nominata dal Consiglio Federale.

R2.6. I Compiti del Comitato di Gara sono:

R2.6.1 Condurre e sovrintendere la gara per conto della FIDB.

R2.6.2 In caso di avverse condizioni atmosferiche o in circostanze particolari per le quali la competizione non può avere luogo, rimandare le gare ad altro momento.

R2.6.3 Ascoltare ogni protesta e presiedere ogni disputa tra equipaggi. Prendere decisioni in merito a quanto previsto dal Codice delle Regate.

R2.6.4 Consultarsi con gli altri Ufficiali di Gara, se necessario, prima di prendere una decisione riguardante una infrazione.

R2.7 GIURIA. In una manifestazione ufficiale FIDB la massima autorità competente è rappresentata dalla Giuria, che sarà composta da un minimo di tre ad un massimo di cinque membri e il cui capo deve essere in possesso almeno del NROC-SR.

R2.8 La Giuria viene nominata dalla FIDB su proposta della Direzione Arbitrale per le Gare Nazionali; è facoltativa per le altre gare.

R2.9. Quando una Giuria è nominata in una manifestazione ufficiale FIDB, tutti gli ufficiali di gara saranno subordinati alla Giuria stessa.

R2.10. Segreteria Gare. La Segreteria Gare provvede al supporto di segreteria per il Direttore di Gara il quale è responsabile della produzione di informazioni tecniche circa lo svolgimento della competizione. Per esempio: l'ordine di partenza, i risultati di gara, la definizione delle batterie. La primaria funzione del Segreteria di Gara è quella di effettuare la registrazione e distribuzione delle informazioni agli arbitri ed agli equipaggi che le richiedono ed anche alle parti interessate come i mezzi di comunicazione.



R3. DOVERI DEGLI UFFICIALI DI GARA.

R3.1 GIUDICE ARBITRO PRINCIPALE (GAP) - Osserverà e supervisionerà le gare e garantirà che il programma di gara venga seguito correttamente. Il GAP impartirà tutte le informazioni agli ufficiali di gara prima dell'inizio di una competizione, ricordando i loro compiti che sono:

- discutere su un evento non contemplato nel Codice FIDB;
- consultarsi con il Presidente di Giuria quando è necessario chiarire alcuni aspetti del Codice.

Il GAP sarà responsabile del rispetto del Codice Disciplinare e di eventuali squalifiche di equipaggi o atleti i quali siano responsabili di comportamenti impropri o di manifestazioni non consone alla competizione.

R3.2. Il Segretario di Gara. Il Segretario di Gara sovrintenderà il lavoro dei giudici della Segreteria Gare e assisterà il GAP per lo svolgimento del Programma di Gara, per le attività di calcolo e pubblicazione dei risultati di gara e per la composizione dei turni di gara. Nel caso in cui dovesse essere effettuato un cambiamento di programma, il Segretario di Gara dovrà consultarsi con il GAP e il Direttore Tecnico di Gara.

R3.3. Controllo Gara. Il Segretario di Gara con il Direttore Tecnico di gara e il GAP costituiscono il Controllo Gara che si svolge presso la Segreteria di Gara.

R3.4. Il Capo Giudice di arrivo (Chief Judge). E' responsabile dell'organizzazione della linea di arrivo e dei Giudici di Arrivo, e registrerà l'ordine di arrivo delle imbarcazioni indipendentemente dall'ordine di arrivo redatto dai Giudici di Arrivo. Inoltre dovrà:

- Nel caso di discordanze tra i giudici per i piazzamenti degli equipaggi, giudicare con voto decisivo.
- Quando è presente il fotofinish, agirà secondo le evidenze mostrate dall'operatore del fotofinish.
- Allertare i Giudici di Arrivo sufficientemente prima che la gara abbia inizio e confermare con il GAP e il Segretario di Gara l'ordine di arrivo della gara.

Il Capo Giudice di Arrivo può essere anche il Capo Cronometrista.

R3.5. Il Giudice di Arrivo. Il Giudice di Arrivo indica l'ordine in cui le imbarcazioni hanno passato la linea di arrivo. Quando possibile ci sarà un Giudice per ciascuna corsia di gara. I Giudici saranno posizionati nella Postazione di Arrivo. I Giudici di Arrivo possono essere anche dei Cronometristi.

R3.6. Il Capo Cronometrista (chief Time Keeper). Il cronometraggio può essere rilevato dai Giudici d'Arrivo oppure, quando possibile, dagli addetti della Federazione Cronometristi. I tempi possono essere registrati attraverso lo stop visivo o con l'ausilio di strumenti elettronici di misurazione. Il Capo Cronometrista, prima di ogni gara, si assicurerà che tutti i cronometri analogici siano funzionanti o che il sistema elettronico di misurazione dei tempi configurato.

R3.6.1. Il tempo partirà al via dello Starter. Ciascuna gara sarà cronometrata almeno da due cronometri analogici o elettronici, uno dei quali sarà utilizzato come controllo del Capo Cronometrista.



R3.6.2. Alla fine di ogni gara il Capo Cronometrista confronta i tempi dei cronometristi con quelli del cronometro di controllo. Nel caso che i tempi non coincidano prevarrà il tempo registrato dal cronometro di controllo.

R3.6.3. Nel caso in cui il tempo non venga registrato, verrà riportato come risultato la scritta No Time (NT). Il tempo registrato di un equipaggio è una informazione secondaria e non ha effetti sull'ordine di arrivo della gara.

R3.7. Cronometristi (Time Keepers). I Cronometristi, quando nominati, registreranno i tempi delle imbarcazioni all'attraversamento della linea di arrivo. Dove possibile ci potrebbe essere un Cronometrista per ciascuna imbarcazione in gara.

R3.8. Lo Starter. Lo Starter (o il Capo Starter) insieme al Giudice di Percorso (o al Capo Giudice di Percorso) che assiste alla partenza sono direttamente responsabili verso il GAP per l'efficienza delle partenze. Lo Starter affronta tutti gli aspetti relativi alla partenza delle gare ed informa gli equipaggi della loro corsia di gara in accordo al programma di gara. Se lo Starter è posizionato dietro gli equipaggi, è necessaria la presenza di un Allineatore, il quale sarà responsabile per decidere delle false partenze. Se lo Starter è posizionato in una delle due estremità della linea di partenza, potrà agire anche da allineatore, con la responsabilità di segnalare le false partenze. Lo Starter dovrà:

R3.8.1. Prima della partenza di una gara comunicare con il GAP per ricevere la conferma che all'arrivo è tutto pronto. Quando viene ricevuta la conferma lo Starter può chiamare gli equipaggi per la procedura di partenza.

R3.8.2. Controllare che gli strumenti da usare per la partenza (pistola, megafono, radio etc.) siano funzionanti ed in ordine secondo quanto stabilito nel regolamento di gara.

R3.9. Allineatore. Quando le imbarcazioni si trovano nell'area di partenza, l'Allineatore è responsabile: dell'abbigliamento di ciascun equipaggio, del numero di concorrenti presente su ogni imbarcazione ed il numero della barca riportato in testa al DB. L'allineatore garantirà che la composizione degli equipaggi sia corretta, per esempio, per il numero di donne di un equipaggio misto. L'allineatore dovrà:

R3.9.1. Condurre le imbarcazioni alla linea di partenza ed allinearle per la fase di Start, quando vengono chiamate dallo Starter. Quando tutte le imbarcazioni sono allineate, l'Allineatore comunica allo Starter la possibilità di dare il via alla gara.

R3.9.2. Dovrà mantenere alzata una bandiera rossa finché tutti gli equipaggi non siano allineati e pronti alla partenza, in questo caso potrà alzare la bandiera bianca. Nel caso di una falsa partenza dovrà alzare una bandiera rossa.

R3.10. Il Giudice di Percorso (course Umpire) – Tutti i Giudici di Percorso lavorano sotto il coordinamento del Capo Giudice di percorso. Il Capo Giudice di Percorso è responsabile verso il GAP e lavora con lo Starter, gli altri Giudici di Percorso e gli equipaggi delle barche di sicurezza. Il Capo Giudice di Percorso assicura l'efficienza di tutto il personale di supporto che lavora sull'acqua; è responsabile di ogni equipaggio che si muove sul campo di gara, prima e dopo ogni gara; può operare come Giudice di Percorso. Il Giudice di Percorso dovrà, quando possibile, seguire ogni gara su di un



battello motorizzato. Durante la gara dovrà verificare che vengano rispettate le regole di gara. Inoltre dovrà:

R3.10.1 Mostrare la bandiera bianca alla fine della gara se non ci sono state infrazioni. Se c'è stata una infrazione, deve alzare la bandiera rossa e comunicare l'accaduto al GAP. Quando c'è stata una violazione del Codice Disciplinare, prima o durante la gara, dovrà esibire la bandiera nera (o blu scuro) e comunicare l'accaduto al GAP.

R3.10.2. Quando il Giudice di Percorso non utilizza un'imbarcazione a motore, uno o più arbitri verranno dislocati lungo il percorso in modo da assicurare il pieno rispetto delle regole di gara.

R3.10.3. Giudice di Percorso nei punti di virata. Quando in gara sono previste virate, almeno un Giudice di Percorso deve essere presente in ogni punto di virata. Le infrazioni alle regole in fase di virata devono essere riportate al GAP, dopo che l'ultima imbarcazione abbia completato l'ultima virata della gara.

R3.11 CAPO GIUDICE DI IMBARCO (Chief Boat Marshall). E' responsabile dell'efficienza dell'area di imbarco degli equipaggi e dirige il lavoro degli ufficiali di gara che sono presenti in questa area. Inoltre:

R3.11.1 Conferma che gli equipaggi sono stati correttamente chiamati verso l'Area di imbarco ed esegue ogni controllo autorizzato dal GAP atto a verificare l'identità dei partecipanti alle gare. Verifica e registra che il numero di gareggianti in ciascuna barca sia conforme alla lista d'imbarco e alle regole di composizione, come per esempio il numero di donne in un misto o che il tamburino di un equipaggio femminile non sia sesso maschile.

R3.11.2 Chiama gli equipaggi verso l'Area di Imbarco con sufficiente anticipo per assicurare che tutti gli equipaggi siano imbarcati e possano raggiungere l'area di partenza in tempo per l'inizio della gara.

R3.11.3 Assicura che tutte le pagaie siano conformi alle specifiche definite per la competizione.

R3.11.4 Controlla che gli equipaggi siano nelle opportune condizioni psicofisiche per gareggiare ed in caso contrario avvisa il GAP che essi non possono gareggiare.

R3.12. Addetti all'Imbarco (Boat Marshalls) - Sovrintenderanno gli equipaggi nell'Area di imbarco e si assicureranno che imbarcazioni e attrezzature siano conformi ai regolamenti. Dovranno:

R3.12.1 Controllare il buono stato delle imbarcazioni ed attrezzature prima e dopo la gara e che ogni imbarcazione abbia a bordo due pagaie di riserva per ogni evenienza. Quando le pagaie vengono messe a disposizione dal Comitato Organizzatore, deve verificare che il set di pagaie resti sull'imbarcazione al termine di ogni gara.

R3.12.2 Assegnare le imbarcazioni agli equipaggi secondo quanto descritto nel Programma di Gara ed assicurare che l'equipaggio giusto venga imbarcato nella rispettiva imbarcazione prima che lasci la piattaforma di imbarco. Controllare che gli equipaggi usino i corretti colori di gara e che gli atleti non siano legati o vincolati all'imbarcazione, a meno che precedente autorizzazione non sia stata data dal GAP.

R3.13 responsabile Sicurezza. E' responsabile di tutti gli aspetti concernenti la sicurezza degli equipaggi in acqua.



R3.13.1 Deve garantire che gli aspetti sulla sicurezza siano stati pianificati e previsti con un Piano di Sicurezza che copra le procedure di emergenza e gli incidenti maggiori e che il dettaglio venga comunicato a tutte le squadre e agli ufficiali di gara.

R3.13.2 Deve assicurarsi che siano disponibili le barche di soccorso, il personale di soccorso preparato ed equipaggiato per l'evento e che i salvagente siano disponibili.

R3.13.3 Deve assicurarsi che l'organizzazione dell'area per l'imbarco e sbarco degli equipaggi sia idonea ed adeguata al numero di atleti coinvolti.

R3.13.4 Deve assicurarsi che sia stato preparato un piano di circolazione sull'acqua e che sia stato comunicato ai manager degli equipaggi e agli arbitri.

R3.13.5 omissis.

R3.13.6 Realizzare un sistema di comunicazione tra gli ufficiali della sicurezza, le imbarcazioni di soccorso e i Giudici di Percorso per garantire che le corrette procedure di salvataggio vengano adottate in caso di capovolgimento di equipaggi.

R3.13.7 L'ufficiale della sicurezza sarà personalmente responsabile di contare che il numero di persone riportate a terra dalle barche di soccorso prima che le barche di soccorso vengano ritirate.

R3.14 briefing sicurezza - Nel corso della Riunione con i Rappresentanti delle Società, il Responsabile della sicurezza informerà i Team Leader ed i giudici dei sistemi di sicurezza adottati e le procedure previste in caso di salvamento. Se immediatamente prima o durante la competizione avviene un cambiamento delle condizioni climatiche, o per altri fattori contingenti, che secondo la sua opinione possono compromettere la sicurezza degli equipaggi in gara, verrà comunicato al GAP di posticipare o cancellare una o più gare o la stessa competizione finché non sia garantita la sicurezza di gara.

R4. CONDOTTA DEGLI EQUIPAGGI.

R4.1 Gli equipaggi devono seguire le **direttive degli ufficiali di gara** durante tutta la competizione. Non rispettare queste direttive significa incorrere nel codice disciplinare subendone le conseguenze.

R4.2 Ogni equipaggio di Dragon Boat o atleta che tenti di vincere una gara con **metodi scorretti**, o che deliberatamente non rispetti le regole di gara o disprezzi la natura delle regole stesse subirà provvedimenti disciplinari.

R4.3 E' vietato, durante la gara, per un equipaggio ricevere **aiuto dall'esterno**, o dall'allenatore o da altri equipaggi presenti lungo il percorso di gara, anche se fuori dalla linea di gara. In tal caso verrà intrapresa una azione disciplinare contro l'equipaggio interessato.

R4.4 Il Tamburino deve sedere sull'apposito sedile e deve battere sul tamburo per tutta la durata della gara, una volta che il dragone ha lasciato l'area di partenza (i.e. 50m dopo la linea di partenza). Se non viene suonato il tamburo sarà intrapresa una azione disciplinare contro l'equipaggio interessato.



R5. SCHIERAMENTO - IMBARCO

R5.1 Responsabilità dell'equipaggio. E' responsabilità dell'equipaggio garantire che l'imbarcazione e l'attrezzatura annessa siano completamente funzionanti e resistenti all'acqua. Perciò, l'imbarcazione e l'attrezzatura devono essere controllate minuziosamente prima dell'imbarco. L'organizzatore della gara non può essere ritenuto responsabile della rottura dell'imbarcazione o dell'attrezzatura quando un equipaggio è ormai imbarcato ed ha lasciato l'area di imbarco; in ogni caso non è responsabile per la rottura di pagaie.

R5.2 Pagaie rotte - Attrezzatura danneggiata. Due pagaie di scorta del tipo approvato per l'evento devono essere a bordo di ciascuna imbarcazione. Queste saranno usate solamente in caso di rottura delle pagaie durante la gara. Se altro tipo di attrezzature a bordo si danneggiano o si rompono entro i 50 metri dalla partenza, la gara verrà fatta ripartire.

R5.3 ORARI DI GARA - Gli equipaggi devono essere pronti all'imbarco secondo l'orario previsto dal programma di gara. Normalmente ciò avviene 20-30 minuti prima della gara. L'ufficiale di Gara può controllare l'identità degli atleti in questa fase e richiedere loro un documento per il riconoscimento individuale. Se l'atleta non è in possesso di un documento di identità o se non fa parte della lista degli atleti previsti in gara, verrà squalificato a discrezione del GAP.

R5.4 Imbarcazioni. Agli equipaggi normalmente non gli viene permesso di scegliere o riservare una imbarcazione. Nel caso in cui venga permesso di utilizzare la propria imbarcazione, questa deve rispettare le specifiche tecniche descritte nei regolamenti. Ogni imbarcazione approvata dal Comitato di Gara potrà essere messa a disposizione di altri equipaggi, se richiesto dal direttore di gara.

R5.5 Imbarco. Quando gli equipaggi vengono chiamati nell'area di imbarco essi devono procedere con le operazioni di imbarco secondo le istruzioni indicate dal Boat Marshall, il quale indica l'imbarcazione da usare e la corsia (gli equipaggi che utilizzano la propria imbarcazione sono responsabili del numero da installare sull'imbarcazione che deve corrispondere con il numero della corsia loro assegnata).

R5.6 Avvio all'area di partenza. L'equipaggio, dopo l'imbarco, deve immediatamente procedere verso l'area di partenza. Durante il cammino gli equipaggi non devono interferire con l'eventuale gara in corso.

R6. PROCEDURE DI PARTENZA.

R6.1 Start Area. E' responsabilità del capitano dell'equipaggio informare tutti gli atleti sulle procedure di partenza. Tutti gli equipaggi vengono raggruppati dietro la linea di partenza, oppure in un'area designata, almeno **tre minuti** prima della partenza. Non oltre i **due minuti** prima dell'orario di partenza gli equipaggi devono essere chiamati alla linea di partenza, dallo Starter o dall'Allineatore.

R6.2 Arrivo in Ritardo. Lo starter può avvertire un equipaggio di essere arrivato in ritardo nell'area di partenza e può comminare una Ammonizione (**Warning**) che ha lo stesso effetto di una falsa



partenza. Alternativamente, lo Starter può agire secondo il Codice Disciplinare. Lo Starter può far partire una gara anche in assenza di uno o più equipaggi.

R6.3 Corsia di Gara. Un equipaggio deve gareggiare nella corsia assegnata alla sua imbarcazione. Nel caso sia presente solo una imbarcazione alla partenza di una gara, gli verrà richiesto di gareggiare comunque per determinare il tempo di qualifica della batteria per partecipare ai successivi turni di gara.

R6.4 Posizionamento alla Partenza. La posizione dei Dragon Boat sulla linea di partenza sarà quella dove la parte più sporgente dell'imbarcazione (solitamente la testa del drago) dovrà essere allineata. Quando una gara parte da una chiatta o banchina, gli assistenti dell'allineatore dovranno tenere le imbarcazioni ferme dalla poppa. Alternativamente ogni timoniere dovrà tenere una corda attaccata alla posizione di partenza.

R6.5 Allineamento. L'assistente dell'allineatore modificherà la posizione dei Dragon Boat in accordo con lo Starter e l'Allineatore, muovendo fisicamente le imbarcazioni o aggiustando la lunghezza della corda disponibile per il timoniere.

R6.6 Comandi alla Partenza. Quando l'allineatore ritiene che tutte le imbarcazioni siano correttamente allineate, lo Starter avviserà gli equipaggi dicendo "**SIETE PRONTI?**". Se un equipaggio non è pronto il tamburino dovrà immediatamente alzare la mano sopra la testa per segnalarlo allo Starter. (Al tamburino è vietato compiere tale azione prima del comando "siete pronti", specialmente durante la fase di allineamento).

R6.7 Segnali di Partenza. Quando lo Starter ritiene che tutti gli equipaggi siano pronti, potrà avvisarli con la parola "**ATTENZIONE**" seguita dalla parola "**VIA**". Alla parola "**VIA**" gli assistenti dell' allineatore lasceranno la poppa dell'imbarcazione oppure il timoniere lascerà la corda del pontile.

R6.8. Alternative. La parola "**VIA**" può essere sostituita da una pistola, da un segnale elettronico o altri suoni distinguibili, come specificato dal programma di gara. L'intervallo tra la parola "**ATTENZIONE**" e "**VIA**" (o un segnale sonoro) potrà variare da uno (1) a cinque (5) secondi.

R6.9 Falsa Partenza. Se un equipaggio parte prima del "**VIA**" ha compiuto una falsa partenza. L'Allineatore indicherà che una falsa partenza ha avuto luogo alzando la bandiera rossa. Lo starter immediatamente richiamerà gli equipaggi gridando **tre volte "STOP"**, o con un secondo colpo di pistola o ripetendo il segnale sonoro di partenza, secondo quanto descritto nel programma di gara. Gli equipaggi sono tenuti a fermarsi immediatamente, in caso contrario subiranno sanzioni, come specificato dalla regola R6.12.

R6.10 Compito dei Giudici di Percorso. Quando il giudice di percorso è in una imbarcazione addetta alla sicurezza o di gara, si sistemerà 50 metri dopo la linea di partenza. Vedendo la bandiera rossa o sentendo i segnali ripetuti che indicano una falsa partenza, l'imbarcazione del giudice di percorso attraverserà il campo di gara passando avanti agli equipaggi. Ciò continuerà finché tutte le imbarcazioni non si siano fermate.

R6.11 Compito del Tamburino. E' compito del tamburino guardare l'allineatore e il giudice di percorso ed è sua responsabilità fermare il proprio equipaggio in caso di una falsa partenza. Al



comando dello starter “Siete pronti?”, deve segnalare agitando la mano che il proprio equipaggio NON è pronto. Prima del “Siete pronti?” e dopo “Attenzione” non può agitare la mano

R6.12 Penalità. Una volta che tutti gli equipaggi siano ritornati alla partenza, lo Starter identificherà l'equipaggio responsabile della falsa partenza e lo avvertirà dell'infrazione commessa. Se lo stesso equipaggio commette due false partenze, viene escluso dalla gara. Ogni equipaggio che non torna immediatamente alla linea di partenza dopo una falsa partenza può essere escluso dalla gara o alternativamente ricevere cinque secondi di penalità, a discrezione dello Starter.

R6.13 Anticipo della Partenza. Quando un equipaggio anticipa intenzionalmente la partenza può ricevere una penalità da due a cinque secondi sul tempo ottenuto in gara.

R6.14 Danni alle imbarcazioni alla partenza. Se un equipaggio nell'area di partenza segnala di avere un danno alla propria imbarcazione o attrezzatura, lo Starter può ritardare la gara per un massimo di cinque minuti per permettere all'equipaggio di effettuare le riparazioni.

R6.15 Rottura in gara. Nel caso di rottura dell'attrezzatura di un equipaggio dopo il Via e entro i 50 metri dalla linea della partenza, la gara verrà ripetuta, gli atleti dell'equipaggio in panne dovranno fermarsi immediatamente e segnalare ai Giudici l'inconveniente. In questo caso lo Starter ripeterà la stessa procedura utilizzata per una falsa partenza mentre il giudice di percorso dovrà raggiungere gli altri equipaggi e fermarli.

R6.16 Richiamo del Giudice di Percorso. Il Giudice Arbitro Principale o il Giudice di Percorso possono interrompere una partenza regolare per un qualsiasi imprevisto o situazione di pericolo (p. es.: avverse condizioni in una o più corsie di gara, imbarcazioni che stanno affondando, collisioni tra imbarcazioni, rottura di timone, ecc.). Verranno ripetute le stesse operazioni per una falsa partenza (anche se gli equipaggi si trovano oltre i 50 metri dalla linea di partenza).

R7 CONDOTTA DI GARA

R7.1 Corretto percorso di gara. Il percorso di gara che ogni imbarcazione deve compiere è dalla linea di partenza alla linea di arrivo in linea retta, possibilmente al centro della corsia prestabilita. Gli equipaggi sono responsabili della direzione della barca. Anche se durante la gara ogni equipaggio mantiene la giusta direzione all'interno della propria corsia, è in generale fatto divieto di prendere la scia di un'altra imbarcazione (vedi regola R7.5) ed inoltre si dovranno lasciare almeno due metri di spazio (acqua libera) intorno ad entrambi i lati di ciascuna imbarcazione. Per lo scopo di questa regola come lato dell'imbarcazione (il dragone) va considerata la linea immaginaria formata dalle lame delle pagaie e perciò la regola dei due metri è la distanza minima tra le lame delle pagaie di due imbarcazioni adiacenti. In questo modo si vuol lasciare ai pagaiatori di due imbarcazioni che procedono parallelamente lo spazio sufficiente per la voga senza interferenze. Gli equipaggi devono mantenere la suddetta distanza, in particolar modo se vengono richiamati dal comando del Giudice di Percorso (**ita**: “date acqua libera”; **eng**: “give clear water”).

R7.2 Penalità. Nel caso in cui le corsie siano delimitate da linee di boe, l'equipaggio che esce di corsia è automaticamente squalificato ed è tenuto a fermarsi immediatamente, a meno che non intralci la gara di altri equipaggi. Nel caso in cui le corsie NON siano delimitate da linee di boe, una penalità di tempo da 2 a 5 secondi può venire assegnata dal Giudice di Percorso ad un equipaggio che esca dalla propria corsia di gara o che crei evidente impedimento ad altri equipaggi in gara. (Un equipaggio che sta andando fuori corsia per una involontaria manovra del timoniere e che nel tentativo di correggere l'errore esca dalla corsia, non verrà penalizzato secondo la presente regola a meno che non venga danneggiata la gara di un altro equipaggio).

R7.3 Ammonizioni del Giudice di Percorso. Il Giudice di Percorso seguirà ogni gara sul battello motorizzato ed osserverà la corsa di ciascuna imbarcazione. Ogni imbarcazione che non rispetta la propria linea d'acqua o corsia riceverà una Ammonizione. Se un equipaggio ignora l'ammonizione riceverà una penalità di tempo di cinque secondi, da non registrare in base al codice disciplinare. Inoltre questo rischia la squalifica se il Giudice di Percorso ritiene che abbia ostacolato altri equipaggi o che ne abbia tratto vantaggio per sé alterando il risultato della gara.

Uscita di corsia	Conseguenza
corsie delimitate da linee di boe	Squalifica con stop barca se possibile
corsie non delimitate da linee di boe	Da 2 a 5 sec. di penalità per aver creato evidente impedimento ad altro equipaggio; Nulla per accadimento fortuito e senza aver creato impedimento per altre barche. Se viene ignorato l'ammonimento del giudice di percorso, 5 sec. di penalità.

Tabella 1 – Uscita di corsia – Penalità o squalifica

R7.4 Linea di Gara. I Giudici di percorso possono stazionare alla fine o al lato (o in entrambi i posti) del percorso di gara in modo di avere una chiara visione dello svolgimento della competizione e così riportare le infrazioni osservate al GAP.

R7.5 Prendere la Scia. Nelle gare inferiori ai 1000 metri è proibito ad un equipaggio cavalcare la parte anteriore dell'onda di prua dell'equipaggio che lo precede, in quanto si determina una diminuzione dell'attrito, causata dall'effetto planante dell'imbarcazione e di conseguenza un aumento della velocità di marcia. Il Giudice di Percorso deciderà se è avvenuta la suddetta infrazione e informerà il GAP, che potrà assegnare una penalità in tempo (da 2 a 5 secondi) oppure squalificare l'equipaggio.

R7.6 Sorpasso. Quando in una gara un equipaggio ne sta sorpassando un'altro è dovere dell'imbarcazione che esegue il sorpasso dare il giusto spazio (acqua libera) all'equipaggio che si sta



sorpassando. Lo stesso vale per l'imbarcazione che viene sorpassata che non deve modificare la sua direzione con lo scopo di danneggiare le altre imbarcazioni che eseguono il sorpasso.

R7.7 Collisioni. Nel caso di una collisione tra due o più imbarcazioni il Giudice di Percorso deve riferire l'accaduto al GAP, il quale potrà squalificare gli equipaggi colpevoli e se il risultato della gara è stato materialmente alterato potrà ordinare ad uno o più equipaggi di ripetere la gara, prima della successiva gara della competizione. Nel il caso che il GAP ritenga che uno o più equipaggi avrebbero potuto tentare di evitare la collisione, per esempio smettendo di pagaiare, ma che non l'abbiano fatto, allora gli equipaggi coinvolti saranno squalificati dalla relativa classe di competizione (per es. MISTO 250) e rischiano la squalifica dall'intera manifestazione.

R7.7.1 Segnale di Pericolo. *Se un equipaggio è in pericolo (per es. un membro dell'equipaggio è caduto dalla barca) il timoniere e il tamburino avviseranno le barche di soccorso e il Giudice di Percorso agitando vigorosamente sopra la testa le bandiere rosse presenti nella dotazione della barca per questo scopo. In alternativa verrà usato il segnale di pericolo internazionale che consiste nell'estendere le braccia orizzontalmente ai lati del corpo e poi alternativamente incrociarle sopra la testa, ripetendo i due movimenti di continuo finché le barche di salvataggio rispondono. Un equipaggio che utilizza il segnale di pericolo senza giusta causa verrà punito secondo il codice disciplinare.*

R7.8 Affondamento o capovolgimento. Se, a parere del GAP, una imbarcazione è stata affondata o capovolta intenzionalmente dal proprio o altro equipaggio, anche dopo il traguardo, questo può essere squalificato, in alternativa o in aggiunta può essere comminata una multa alla Società di appartenenza dell'equipaggio in questione.

R7.9 Danni all'imbarcazione. Chiunque danneggi intenzionalmente la propria o altrui imbarcazione verrà squalificato dal Comitato di gara. Inoltre su richiesta del Comitato di Gara potrà essere comminata una multa dalla giuria. Inoltre il Consiglio Federale FIDB si può riservare il diritto di richiedere all'organizzazione di far pagare all'equipaggio i costi della riparazione dei danni.

R7.10 Virate. Quando in una gara sono previsti dei punti di virata, le boe verranno lasciate a sinistra. Durante le virate sono vietati i sorpassi. Quando più di un equipaggio sta effettuando la virata nello stesso punto, allora l'equipaggio sulla linea d'acqua più esterna deve lasciare spazio all'equipaggio sulla linea d'acqua più interna. In questo modo il Giudice di percorso in osservazione del punto di virata deve poter vedere acqua libera, come definita alla regola 7.1. (Vedi anche la regola R10 per le Gare di Fondo).

R7.11 Boe di virata. La manovra di virata viene eseguita dall'equipaggio sulla linea d'acqua più interna il più possibile vicino alle boe di virata. Un equipaggio non sarà squalificato per aver toccato una boa durante la virata o per aver tenuto una distanza inferiore ai due metri dalle boe di virata (i.e. due metri di distanza dalla lama della pagaie alla boe di virata), a meno che, secondo il parere del Giudice di Percorso, ne sia stato tratto vantaggio.



R8. ARRIVO.

R8.1 attraversamento della linea di arrivo. Una imbarcazione ha terminato la gara quando la parte più sporgente della prua ha attraversato da linea di arrivo, avendo mantenuto lo stesso numero di atleti in barca rispetto alla partenza e senza aver perso equipaggiamento (tranne la testa), pena la squalifica.

R8.2 EX AEQUO. Se due o più imbarcazioni attraversano una linea di arrivo nello stesso tempo si aggiudicheranno lo stesso piazzamento. Nel caso di un ex aequo per un piazzamento che determini l'avanzamento a un turno successivo, può essere richiesto agli equipaggi coinvolti di disputare una gara di spareggio nel caso non vi sia un numero sufficiente di corsie o di barche per consentire ad entrambi gli equipaggi di superare il turno.

R8.3 Sbarco. Quando un equipaggio ha terminato la gara deve ritornare immediatamente all'area di sbarco e seguire le indicazioni dei Giudici di Imbarco fino a che tutti i membri dell'equipaggio non hanno abbandonato la relativa area.

R9. DISPUTE, PROTESTE, SQUALIFICHE E APPELLI.

R9.1 dispute. Le dispute che avvengono durante una competizione tra equipaggi o squadre saranno indirizzate al GAP e discusse con il Comitato di Gara. Saranno trattate alla stessa stregua delle proteste.

R9.2 proteste in gara. Eventuali proteste devono essere presentate **PER ISCRITTO** dal Team Leader o dal Crew Manager al GAP entro 15 minuti dalla fine della gara. Una protesta contro il risultato di una gara deve essere fatta non oltre i quindici minuti dopo la pubblicazione dei risultati ufficiali.

R9.3 tasse sulle proteste. Tutte le proteste devono essere presentate per iscritto e accompagnate da una tassa di **€ 30,00**. La tassa verrà restituita se la protesta sarà accolta.

R9.4 azioni e tempi. A seguito di una protesta, il GAP deve immediatamente convocare le parti coinvolte per un incontro con il Comitato di Gara che, salvo casi eccezionali, dovrà deliberare in merito entro 30 minuti.

R9.5 decisioni. Dopo aver raggiunto una decisione il Comitato di Gara deve informare tutte le parti coinvolte con una relazione scritta e le ragioni del provvedimento. Il Crew Manager che riceve la comunicazione deve certificarla per mezzo di una ricevuta firmata con la registrazione dell'ora, nel caso di un ulteriore appello alla Giuria.

R9.6 squalifiche. Nel caso che un equipaggio sia stato squalificato dalla gara o dalla competizione, il Comitato di Gara deve registrare la decisione e le motivazioni riportando per iscritto la notifica. Il GAP deve comunicare il provvedimento al Crew Manager dell'equipaggio coinvolto che deve attestare il ricevimento del provvedimento per mezzo di una ricevuta firmata con la registrazione dell'ora, nell'eventualità di un ulteriore appello alla Giuria.

R9.7 appelli. Il Crew Manager che ha ricevuto un provvedimento può appellarsi alla Giuria entro 20 minuti.

R9.8. Limite di Tempo. La Giuria ha 20 minuti di tempo per decidere.

R9.9 tasse per appelli. Tutti gli appelli saranno accompagnati da una tassa di **€ 50,00**. La tassa sarà restituita se l'appello verrà accolto.

R9.10 riunioni della Giuria. Prima di convocare la riunione con la Giuria per discutere dell'appello il presidente della Giuria può ritardare la riunione di ulteriori venti minuti per far eseguire le necessarie indagini. Solo in circostanze eccezionali si può prolungare fino a trenta minuti la durata della riunione con la Giuria per un appello. Il presidente informerà, per iscritto, entro dieci minuti dal raggiungimento della decisione della Giuria, il Comitato di Gara ed il Crew Manager dell'equipaggio.

R9.11 decisioni finali e appelli. La decisione della Giuria è quella definitiva.

La seguente tabella riassume tutti gli eventi, le tempistiche ed i relativi balzelli da rispettare per tutti i tipi di contestazione.

Evento	Timeline	Tassa
proteste in gara	Da presentare al GAP entro 15 minuti dalla fine della gara	30 €
protesta contro il risultato di una gara	Da presentare al GAP non oltre i quindici minuti dopo la pubblicazione dei risultati ufficiali.	30 €
Delibera scritta del Comitato di Gara	IL Comitato di Gara entro 30 minuti	
Appello alla Giuria	Da presentare alla Giuria entro 20 minuti dalla delibera scritta	50 €
Investigazioni del Presidente di Giuria	20 minuti dalla presentazione dell'appello.	
Meeting del PDG con la Giuria; Risposta scritta della Giuria	Durata massima 30 minuti	
Risposta del PDG al Comitato di Gara e al Crew Manager	Entro 10 minuti dalla fine della riunione della Giuria	

Tabella 2 – Timeline Dispute e Appelli

 <p><i>Comitato Sport per Tutti</i></p>	<p><i>CODICE DELLE REGATE 2018</i></p> <p>- 27 / 40 -</p>	
--	--	---

R10 REGOLE PER LE GARE DI FONDO (dai 2000 metri in su)

Le gare di fondo dai 2000 metri in su, sono quelle che si svolgono utilizzando le apposite boe di virata. Le seguenti regole vanno applicate alle gare di dragon boat che si svolgono su un regolare campo di gara all'interno di una regata. Per le gare di lunga distanza che si svolgono su lago o sul mare vanno applicate in aggiunta anche le regole 7.1, 7.6, 7.8, 7.10 e 7.11.

Particolare attenzione va posta all'uso dei salvagenti e alla disponibilità di un sufficiente numero di imbarcazioni di salvataggio, come previsto nell'Annesso all'Art. 7.5 - SICUREZZA SULL'ACQUA".

R10.1 Campo di Gara

Il campo di gara deve essere un circuito chiuso (anello) composto di due lati dritti e di due curve. I lati dritti devono avere una lunghezza minima di 500 metri.

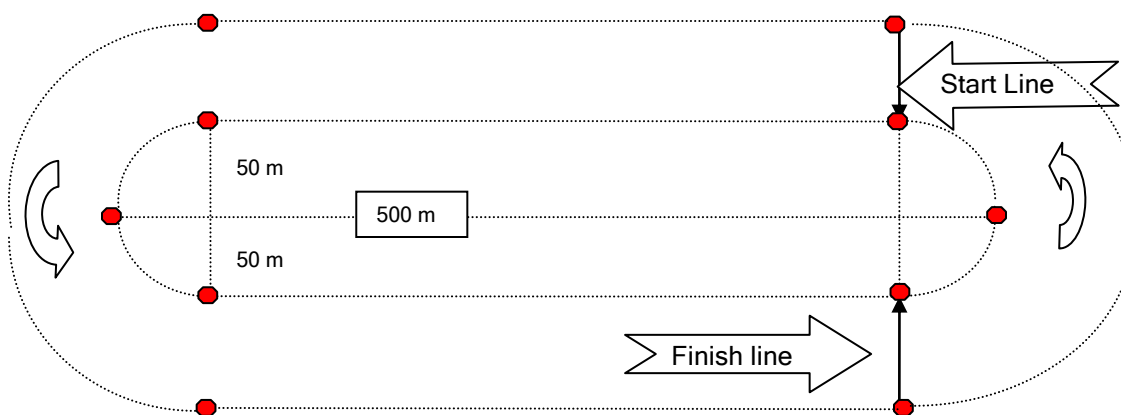


Figura 1 – Campo di gara 2000m

Ciascuna curva deve essere contrassegnata da almeno tre (3) boe obbligatorie poste alla fine di ciascun lato dritto e sull'apice della curva, più due facoltative per segnalare la linea d'inizio e di fine della curva.

La gara si svolge in senso antiorario. Ogni lato rettilineo deve essere contrassegnato da boe, come normalmente è in quanto coincide con le linee di demarcazione di un normale campo di gara.

R10.2 Corsie e linee di gara

La corsia per ciascun senso di marcia deve essere larga almeno 9 metri e la profondità deve essere almeno due metri per almeno due terzi della sua larghezza.

La corsia di 9 metri è virtualmente composta da tre corsie ciascuna larga tre (3) metri. La prima corsia è quella a ridosso della linea longitudinale di mezz'ora del campo di gara. La seconda corsia comincia all'estremità destra della prima e così via per la terza. Con l'eccezione dei primi 400 metri (vedi regola 10.8.1) gli equipaggi devono mantenere una direzione rettilinea quando seguono una linea di gara all'interno della corsia (vedi regola 10.3).



R10.3 Posizione degli equipaggi sulla linea di gara

L'equipaggio che gareggia in acqua 1 deve mantenersi il più possibile vicino alle boe che delimitano la corsia sulla sinistra, dando modo così all'equipaggio che proceda al sorpasso di avere quanta più acqua libera. Gli equipaggi che procedono su linee diverse debbono rispettare la regola 7.1 ed in particolare la "distanza minima di 2 metri" tra le rispettive imbarcazioni.

Se un equipaggio non mantiene la sua linea d'acqua e costringe altri equipaggi ad eseguire delle ampie manovre correttive per mantenere la propria linea d'acqua (libera n.d.r.), il GAP può assegnare una penalità sul tempo (TP= time penalty) compresa tra cinque e dieci (5-10) secondi, anche su proposta del Giudice di Percorso. Se tale manovra viene invece effettuata dall'equipaggio che sta subendo il sorpasso, in base alla regola 7.6 ed in particolare il punto "rendere più difficile il sorpasso alla barca che sta sorpassando", il GAP gli assegnerà lo stesso grado di penalità.

R10.4 Sorpasso

Il sorpasso va di norma effettuato a sinistra (all'interno). Il sorpasso può anche essere effettuato a destra (all'esterno) nei seguenti casi:

- Quando c'è sufficiente "clear water" a destra (all'esterno) della barca da superare,
- Nei primi 300 metri dopo la partenza (vedi regola 10.8.1),
- Negli ultimi 500 metri di una gara (vedi regola R10.5.2),
- immediatamente dopo l'uscita da una curva.
- Il sorpasso a destra è vietato quando la testa della barca che intende effettuare il sorpasso ha superato la boa con la bandiera rossa posta 50 metri prima della boa di virata.

Il mancato rispetto di questa regola comporta un TP di venti (20) secondi. Se inoltre il GAP ritiene che tale sorpasso abbia compromesso la sicurezza degli altri equipaggi o materialmente condizionato il risultato di un altro equipaggio, allora scatta la squalifica per l'equipaggio che ha infranto la regola. La barca che sta subendo il sorpasso non può più modificare la sua linea d'acqua una volta che la testa del dragone della barca che sta effettuando il sorpasso ne abbia superato il timoniere. Durante il sorpasso vale la regola dei due metri (regola 7.1 e 7.6).

R10.5 Virate

La virata o curva si svolge normalmente lungo la propria linea d'acqua, come previsto dalle regole 7.10 e 7.11. Le imbarcazioni devono procedere mantenendo tutte le boe che segnano la curva alla propria sinistra.

R10.6 Ostacolamenti e Collisioni

Se durante una gara una barca ne tampona un'altra oppure semplicemente ne ostacola l'avanzamento obbligandola ad esempio a smettere di pagaiare per evitare la collisione, allora il GAP può assegnare un TP di trenta (30) secondi. In caso di collisione viene applicata la regola 7.7 (squalifica della barca che ha tamponato) senza però ripetere la gara.



R10.7 Giudici di Percorso

Sono un supporto fondamentale per il GAP, dislocati su imbarcazioni e a terra intorno al percorso per supervisionare la condotta degli equipaggi in gara.

R10.8 Procedure di partenza e Modi

Le barche vengono fatte partire con un intervallo compreso tra dieci e trenta (10-30) secondi a seconda dello standard degli equipaggi e delle condizioni dell'acqua e del tempo. Il tempo di partenza va annotato (dallo starter o dal suo assistente) e comunicato alla Segreteria Gare.

Ciascuna barca viene fatta partire con il consueto comando

"SIETE PRONTI?.....ATTENZIONE.....VIA!".

Le barche vanno preparate sul campo di gara in uno dei due modi seguenti: affiancate, oppure in fila una dietro l'altra.

10.8.1 Barche affiancate

Gli equipaggi vengono preliminarmente selezionati in base al grado di abilità: l'equipaggio più lento parte per primo, mentre quello più veloce per ultimo. Gli equipaggi vengono ordinati ciascuno di fianco all'altro in corrispondenza o dietro alla "Linea di Arrivo", alla sinistra della linea di demarcazione della corsia di arrivo ma con la prua in direzione opposta a quello di arrivo. Unica eccezione la barca più lenta viene posta sulla normale corsia di gara, sulla linea di partenza o dietro, in acqua 1. Al suo via la prima barca correrà dritta lungo acqua 1 fino alla prima curva. La barca che parte per seconda e via via tutte le altre possono mantenere la direzione perpendicolare alla loro posizione di partenza, anche se questo significa che stanno gareggiando alla sinistra delle boe che delimitano la corsia principale di gara (acqua 1). Prima però della fine dei primi 300 metri gli equipaggi devono attraversare la corsia principale portandosi alla destra delle boe che la delimitano, cioè nella stessa corsia occupata dalla barca partita per prima. Durante quest'ultima fase il sorpasso è consentito su entrambi i lati, sempre che venga lasciata sufficiente acqua libera alle altre barche (regola 7.1 della distanza minima).

10.8.2 Barche in fila

Gli equipaggi vengono selezionati come in 10.8.1. Le barche vengono disposte in fila, una dietro l'altra e l'equipaggio più lento è il primo di fronte alla corsia principale. Le barche vengono chiamate sulla linea di partenza una alla volta. Eventuali ritardi di una particolare equipaggio non impediranno di chiamare in partenza la barca successiva. Gli equipaggi devono mantenere una direzione perpendicolare alla partenza lungo una linea di gara alla destra delle boe che delimitano la sinistra la corsia di gara.

R10.9 Partenza di gruppo

Quando la sede di gara e il numero degli equipaggi che competono lo consentono, il GAP può decidere per una partenza di gruppo quando ritenga che il livello degli equipaggi sia tale da



minimizzare il rischio di congestione sulle curve e che il rischio di collisione, soprattutto nei primi 400 metri sia improbabile. I numeri di partenza vengono assegnati a caso. Il numero più piccolo parte davanti alla corsia principale, mentre il numero più grande all'estrema sinistra della linea di partenza. Le barche sono disposte come nella partenza "Barche Affiancate". La differenza della partenza di gruppo consiste nel fatto che tutte le barche partono insieme allo stesso comando di partenza.

R10.10 Tempi, piazzamenti e vincitori

Quando la partenza è intervallata, il tempo registrato in partenza per ciascun equipaggio viene confrontato con il tempo registrato all'arrivo. Il Differenziale di tempo viene usato per calcolare il tempo effettivo di gara di un equipaggio. L'eventuale penalità di tempo (TP) comminata ad un equipaggio viene usata per calcolare il tempo ufficiale (GRT= gross race time).

(i.e. GRT = Tempo di Arrivo equip. - Tempo di Partenza equip.+ Penalità in tempo equip.)

Se si usa la partenza di gruppo il tempo in partenza è uguale per tutti gli equipaggi. Il tempo ufficiale determina la posizione di gara finale di un equipaggio. Il vincitore è l'equipaggio con il GRT più piccolo (cioè il più veloce).

(i.e. GRT = Tempo di arrivo equip.- Tempo di Partenza gara + Penalità in tempo equip.)

R10.11 Omissis

Annesso alla Regola di Gara R4 – Norme di Comportamento durante le Gare/Manifestazioni

1 Materia disciplinata

Il codice disciplinare si applica alle gare/manifestazioni del calendario delle gare secondo la convenzione del 1 marzo 2017 tra Federazione Italiana Canoa Kayak e Federazione Italiana Dragon Boat e copre le seguenti aree:

- 1.1 Mancato rispetto verso le istruzioni impartite dagli arbitri;
- 1.2 Abuso verbale tra competitori e verso gli arbitri;
- 1.3 Condotta tra competitori, dirigenti di squadra e arbitri tale da discreditarlo sport, come il comportamento improprio e la critica ingiuriosa;
- 1.4 Minaccia o violenza fisica tra competitori, dirigenti di squadra e arbitri.

2 Periodo di Applicazione

Si applica per tutta la durata dell'evento sportivo, dal giorno dell'arrivo degli equipaggi al campo di regata al giorno della partenza, all'interno o all'esterno del sito di competizione, prima, durante o dopo le gare.



3 Mancato rispetto delle istruzioni date dagli arbitri

Il GAP può comminare da 1 a 5 secondi di penalità agli equipaggi che:

- 1 3.1 non abbandonano l'area di imbarco quando richiesto dal boat marshall
- 2 3.2 non rispettano le istruzioni del giudice di percorso
- 3 3.3 non rispettano gli ordini dello starter
- 4 3.4 non ritornano all'area di imbarco quando gli viene richiesto.

4 Time Penalty

Prima di assegnare una penalità l'equipaggio interessato viene ammonito una prima volta, affinché sia indotto a modificare in positivo la propria condotta.

Se nonostante ciò il comportamento indisciplinato continua, l'arbitro che ha rilevato l'infrazione informa il capitano dell'equipaggio che è stata data una seconda ammonizione, di cui riferirà al GAP. Questi non è costretto ad assegnare la penalità, ma come minimo deve informare il loro team leader che ogni ulteriore infrazione comporterà un'azione disciplinare.

5 Procedura di ammonizione (Warning)

Le ammonizioni possono venire assegnate in modo verbale o tramite una bandiera nera o blu scuro.

Uso della bandiera

- 5.1 - Prima Ammonizione

Viene alzata la bandiera nera e l'ammonizione viene notificata all'equipaggio.

La bandiera può dunque essere abbassata.

Se l'equipaggio insiste nel suo comportamento non conforme alle regole, scatta la seconda ammonizione.

- 5.2 - Seconda Ammonizione

Viene alzata nuovamente la bandiera nera e resta alzata finché il capitano dell'equipaggio non risponde all'ammonizione.

L'arbitro riferisce dell'infrazione al GAP.

6 Registrazione della Penalità TP e appello

Nel caso che la penalità venga assegnata, la sigla **TP** viene posta vicino alla registrazione del risultato conseguito nella gara dall'equipaggio penalizzato.

Non esiste possibilità di appello ad una penalità di tempo (time penalty).

7 False partenze, Partenze anticipate e condotta di gara

Le penalità di tempo assegnate dallo starter e dal giudice di percorso in base alle regole **R6** e **R7** non fanno parte del codice disciplinare e non devono essere utilizzate come alternativa all'applicazione del codice disciplinare. Parimenti l'infrazione delle regole R6 e R7 non provoca la registrazione TP vicino al risultato dell'equipaggio.

8 Abuso verbale tra competitori e verso gli arbitri

8.1 **Gli insulti verbali tra equipaggi prima della partenza e dopo l'arrivo** saranno valutati dal Giudice Arbitro Principale. Oltre al TP il GAP può assegnare anche dei **punti di penalità** nella misura da 1 (uno) a 3 (tre) punti per infrazione. Se un equipaggio colleziona almeno 4 (quattro) punti durante una competizione, verrà escluso dal partecipare a quella distanza di gara dove si è verificata l'infrazione. Se un equipaggio colleziona almeno 6 (sei) punti di penalità verrà escluso dal resto della competizione.

8.2 **Gli insulti verbali tra equipaggi durante la partenza** saranno gestiti dal Giudice di Partenza che può assegnare un TP senza doversi consultare con il GAP. L'assegnazione di **Punti di Penalità** resta di competenza del GAP.

8.3 **Gli insulti verbali degli equipaggi diretti agli arbitri** saranno gestiti dal Giudice Arbitro che ha dato la prima ammonizione. Il GAP può assegnare fino **a 2 (due) punti di penalità**, informandone il Team Leader che può opporre appello.

9 Condotta che possa discreditarlo sport del dragon boat

Questo include: comportamento inaccettabile in pubblico, comportamento aggressivo verso componenti del pubblico, comportamento maleducato. Informatone il GAP, questi applica il codice di disciplina e fa rapporto agli Organi Disciplinari della FICK. La Giuria registra i particolari dell'incidente e può squalificare un atleta o l'equipaggio dal resto della competizione, indipendentemente dalle azioni già precedentemente intraprese verso costoro.

10 Decisioni

La decisione della Giuria è definitiva.

11 Minaccia o violenza fisica tra competitori, dirigenti di squadra e arbitri.

Di tale circostanza verrà informato il GAP, che potrà squalificare dal resto della competizione in alternativa la persona, l'equipaggio oppure tutto il team (quest'ultimo solo ai Campionati del mondo). Inoltre informerà la Giuria, come al punto 9, che investigherà sull'accaduto e farà un rapporto scritto da inoltrare agli Organi Disciplinari



(Allegato A al Codice di Gara del Dragon Boat)

DRAGON BOAT

GUIDA ALLA SICUREZZA SULL'ACQUA

Questa guida è destinata a coloro che organizzano o gareggiano nel Dragon Boat; copre le loro responsabilità quando partecipano ad un evento di Dragon Boat e deve perciò essere usata come guida generale alla Sicurezza sull'acqua in situazioni agonistiche. In situazioni non agonistiche si raccomanda a tutti i partecipanti (e all'organizzatore) di seguire comunque i consigli forniti da questa guida.

La guida è parte del Codice delle Regate di Dragon Boat FICK/FIDB.

CONDIZIONI

Le dimensioni e il disegno dell'imbarcazione, oltre alle condizioni d'acqua piatta in cui normalmente si svolgono le gare, fanno del Dragon Boat uno sport sufficientemente sicuro. Il capovolgimento dell'imbarcazione in queste condizioni è una rarità, ma può lo stesso verificarsi per un errore dell'equipaggio.

In ogni sport d'acqua è intrinsecamente presente un elemento di pericolo a danno degli atleti e di tutto lo sport e pertanto è necessaria la prevenzione. Il Dragon Boat non fa eccezione alla regola ed è dovere di tutti coloro che praticano questo sport (atleti, organizzatori, allenatori ed arbitri) essere a conoscenza del potenziale pericolo che si può correre; essere consapevoli che si sta praticando lo sport in sicurezza, ma senza estremizzare ed assicurare che l'attività del Dragon Boat sia condotta in maniera responsabile.

In condizioni meteorologiche avverse e quando ci sono venti forti, le imbarcazioni possono essere sommerse dall'acqua per poi capovolgersi, specialmente quando si espone il bordo laterale della barca al vento predominante o ad un moto ondoso rilevante. In queste circostanze l'inesperienza può essere la causa più importante del capovolgimento di una barca.

In tutte le condizioni d'acqua, buone o cattive, la soluzione per la sicurezza è l'uso del BUON SENSO COMUNE, da parte di tutti. Scherzare sul Dragon Boat e capovolgerlo deliberatamente, anche in condizioni di tempo caldo e soleggiato, può costituire un pericolo sia per l'equipaggio sia per gli altri. In certe circostanze potrebbe essere fatale, infatti l'equipaggio in acqua dell'imbarcazione rovesciata non sarà facilmente visibile da parte dell'equipaggio di un'altra imbarcazione che sopraggiunge in velocità.



L'equipaggio che si rovescia deliberatamente, che **rovescia** o che **sperona** un'altra barca sarà **squalificato** dalla manifestazione sportiva.

RESPONSABILITÀ

Il Dragon Boat è uno sport di squadra; ogni barca trasporta l'equivalente di due formazioni di calcio. Non è strano avere 100 atleti in acqua, durante lo svolgimento di una gara. La sicurezza degli equipaggi in acqua deve preoccupare in modo particolare il Giudice Arbitro Principale (GAP) e l'Organizzatore della Manifestazione, ma deve giustamente preoccupare anche ogni membro dell'equipaggio.

Vediamo in dettaglio la responsabilità di ciascuno.

L'**Organizzatore** è responsabile affinché le barche di assistenza e il personale di soccorso siano disponibili per l'evento; che un primo pronto intervento (ambulanza + medico il cui nome va registrato in segreteria gare) sia disponibile a terra; che gli equipaggi siano informati su tutti gli argomenti sulla sicurezza riguardanti la gara.

Il Giudice Arbitro Principale assicura che durante le gare tutte le barche di salvataggio siano disposte opportunamente ed istruite; che gli atleti "Under 12" indossino il giubbotto salvagente e che in caso di condizioni meteo avverse sia indossato il giubbotto di aiuto al galleggiamento secondo la normativa con una spointa minima di 50 Newton dai nuotatori poco resistenti, dai principianti e dagli equipaggi di classe Junior; che siano rispettate in tutte le condizioni le procedure di sicurezza previste dalla FIDB.

Il GAP ha la responsabilità di verifica che la presenza di ambulanza e medico.

Il **Manager dell'Equipaggio** è responsabile che tutti i membri dell'equipaggio siano tutti tesserati e muniti di certificato medico agonistico (in caso di gare agonistiche), che sappiano nuotare in base allo standard previsto, o che altrimenti siano provvisti di salvagente; che le liste degli equipaggi compilate una per ciascuna specialità di gara siano state depositate presso la Segreteria Gare; che l'equipaggio sia istruito sulle regole di gara e sulla sicurezza sull'acqua e che sia vestito in maniera appropriata. Il Dragon Boat è anche uno sport per socializzare, perciò non si deve mettere a rischio la sicurezza dell'intero equipaggio facendo uso di alcolici, per sbadattaggine o eccedendo con festeggiamenti e giochi..

Il **Timoniere** è responsabile della verifica dell'affidabilità dell'imbarcazione, prima della gara e che tutti i membri dell'equipaggio sono stati istruiti circa il governo dell'imbarcazione ed esercitati nell'affrontare un possibile ribaltamento. Sull'acqua deve evitare le collisioni con altre barche. In caso



di capovolgimento il Timoniere deve assicurarsi che le procedure post-ribaltamento siano eseguite e che tutti i competitori siano contati in acqua per il salvataggio e soccorsi.

L'Addetto alla Sicurezza del Comitato Organizzatore deve verificare che gli arbitri ed i manager degli equipaggi siano istruiti in materia di sicurezza sull'acqua il giorno della gara, oltre che su ogni malattia da denunciare. Deve informare inoltre il Capo dei Giudici d'Imbarco, della possibilità che ci siano nuotatori deboli o atleti in condizioni mediche tali da pregiudicare la loro abilità a gareggiare. Deve disciplinare un sistema di circolazione per gli equipaggi che stanno andando in partenza e quelli che si stanno riscaldando.

Il Giudice Responsabile della Boat Marshalling Area di imbarco, giudica se un equipaggio è vestito in maniera idonea o meno e tiene un registro del numero di persone imbarcate su ciascuna barca in ciascuna gara; è responsabile affinché le imbarcazioni e il relativo equipaggiamento siano idonei allo svolgimento delle gare prima dello svolgimento della prima gara del giorno e che lo restino per tutta la competizione.

PARTICOLARITÀ

Capacità natatorie: lo standard minimo richiesto. Tutti i membri dell'equipaggio devono saper nuotare almeno 50 metri, ma devono essere adeguatamente abili nel farlo in acqua fredda, mossa e vestiti con un abbigliamento leggero (maglietta, pantaloncini, giacca, pantaloni impermeabili e scarpe). Tale abilità dovrebbe essere provata da un test nel Club di appartenenza.

Giubbetti di aiuto al galleggiamento: quando indossarli.

In una competizione agonistica, ogni squadra deve comunque potere disporre a richiesta della giuria, in qualsiasi momento e per qualsiasi motivo inerente la sicurezza (acqua mossa, insufficiente numero di mezzi di soccorso, ecc.) di un aiuto al galleggiamento proprio per ogni membro dell'equipaggio, dalle caratteristiche di legge (spinta minima 50 N). La giuria può controllare a campione i salvagenti che dovranno avere esposta l'apposita targhetta di omologazione di legge.

Quando la giuria impone comunque l'uso dell'aiuto al galleggiamento, questo va indossato da tutti gli equipaggi, indipendentemente dalle capacità natatorie individuali.

L'Organizzatore deve notificare agli equipaggi che saranno forniti o meno i salvagenti, altrimenti è responsabilità dei manager provvedere ai salvagenti del loro equipaggio.

La FIDB impone sempre l'obbligo di indossare il salvagente ai minori di anni dodici.

In una competizione amatoriale tutti i partecipanti sono raccomandati di indossare sempre il salvagente.



Anche durante gli allenamenti, se svolti in condizioni avverse, il Manager dell'equipaggio devono far indossare il salvagente ai suoi pagaiatori meno resistenti o a disagio in tali condizioni, ai principianti e agli Junior.

SICUREZZA SULL'IMBARCAZIONE

Ogni equipaggio ha un suo manager/allenatore che è responsabile delle attività fuori dell'acqua, compresi i certificati medici e la preparazione dell'imbarcazione. In acqua ogni equipaggio, in allenamento o in gara, deve SEMPRE avere un Capitano imbarcato che di solito è il timoniere o il tamburino, ma che può essere anche il manager/allenatore o un altro componente dell'equipaggio stesso.

Tutti in barca devono sapere chi è il Capitano per le responsabilità che ne conseguono.

Bilanciamento della barca.

Il capitano (in genere il timoniere) deve verificare il buon bilanciamento dell'imbarcazione prima di procedere all'imbarco degli atleti. Deve cioè aver disposto uno schema di imbarco tale da rispettare i principi seguenti:

- Gli atleti appaiati sulla stessa linea devono avere corporatura simile
- Gli atleti più pesanti devono sedere al centro dell'imbarcazione.
- Il capitano deve conoscere il numero esatto delle persone in barca.

Buddy System.

Questo sistema assegna a ciascun membro dell'equipaggio la responsabilità di un altro componente. L'equipaggio è diviso in coppie poste trasversalmente alla lunghezza della barca. Ogni coppia è numerata da prua a poppa. All'interno dell'equipaggio ciascuno è responsabile del proprio compagno di coppia. In caso di ribaltamento la prima cosa da fare è assicurarsi che il proprio partner sia sano e salvo. La prima coppia (N° 2 sinistro e N° 3 destro) è responsabile per il tamburino (N° 1); l'ultima (N° 20 sinistro + N° 21 destro) è responsabile per il timoniere (N° 22).

Stabilizzare la barca.

Se la barca è sbilanciata o avanza in maniera scombinata, oppure quando c'è vento od onda laterale, può essere stabilizzata con la seguente manovra richiesta dal timoniere con il comando "APPOGGIARE" ed eseguita dai tutti i pagaiatori:

sporgersi fuori del bordo dell'imbarcazione poggiando le lame delle pagaie di piatto sull'acqua, ad una distanza dal bordo pari alla lunghezza delle braccia.



Fermare la barca.

Quando la barca è in movimento può rendersi indispensabile fermarla all'improvviso, al fine di evitare la collisione con un'altra barca. L'equipaggio deve essere sempre reattivo ad una simile evenienza, ma deve agire in maniera sicura. Infatti una reazione esagerata può provocare il ribaltamento.

Il modo più veloce per fermare la barca è che tutto l'equipaggio dia un colpo (di pagaia) indietro.

Il primo comando sarà "**SMETTERE DI PAGAIARE**". Se la barca è instabile e non c'è un immediato rischio di collisione questo comando sarà seguito da "**APPOGGIA**". Se invece c'è rischio di collisione il primo comando sarà "**FERMA LA BARCA**". Se in tali condizioni l'equipaggio non riesce a fermare la barca sarà squalificato.

BARCHE DI SALVATAGGIO

Il numero di barche di salvataggio messe a disposizione dall'organizzatore varia secondo il numero di barche che gareggia in ciascuna gara. Poiché la probabilità che si capovolga più di una barca durante la stessa gara è piuttosto bassa, in condizioni meteorologiche non estreme sono ritenute sufficienti un massimo di due barche di salvataggio per tutte le gare.

Ciascuna barca deve poter portare due membri di equipaggio della barca di salvataggio stessa (il conducente e l'assistente al salvataggio). Almeno una barca di salvataggio deve essere in acqua durante ogni gara.

Le barche di salvataggio devono avere un bordo basso e cime di appiglio tali da consentire ad una persona nell'acqua di salire sulla barca senza aiuto. Si consiglia di tenere una cima da lanciare a bordo della barca.

E' obbligatorio avere a bordo strumenti per svuotare la barca rivoltata in modo da consentire all'equipaggio di risalire in barca.

E' possibile inoltre organizzare un certo numero di kayak di salvataggio condotti da canoisti esperti per salvare una persona per ogni kayak a disposizione. Il vantaggio consiste nel potersi muovere tra le persone in acqua senza il rischio di ferire qualcuno con l'elica del motore. Durante un allenamento invernale con un equipaggio che lavora a 50 metri da riva sarebbe opportuno che fosse accompagnato da una barca di salvataggio.

Barche rivoltate: cosa fare.

Per prima cosa si applica il "Buddy System". Ciascuna coppia fa il check del proprio compagno.

Il capitano si deve assicurare che tutto l'equipaggio sia stato contato chiamando ciascuna coppia e facendo attenzione alla risposta, oppure, se questo non è possibile, contando le teste. Inizialmente l'equipaggio rimarrà vicino alla barca lasciandola rivoltata o raddrizzata se è stata tolta l'acqua.



Quando la barca è capovolta nessuno deve nuotarci sotto, ma può essere usata come piattaforma galleggiante per l'equipaggio. In alternativa la barca può essere raddrizzata da parte dell'equipaggio seguendo le istruzioni impartite dal capitano. Il capitano deve controllare l'equipaggio e in gara attendere l'arrivo delle barche di salvataggio. I membri dell'equipaggio devono cercare di recuperare le pagaie, se ciò non presenta particolari difficoltà.

All'arrivo della barche di salvataggio, l'equipaggio segue le istruzioni degli operatori di salvataggio. Il capitano resta in acqua ed è l'ultimo ad essere tratto in salvo. Se non è possibile salvare tutto l'equipaggio in una volta sola e le condizioni dell'acqua lo permettono (acqua calma o poco profonda), fino a sei membri d'equipaggio tra i nuotatori più esperti possono restare presso la barca per cercare di trascinarla verso la riva più vicina, sotto il controllo del capitano.

Il dragone può essere trainato dalla barca di soccorso soltanto quando tutto l'equipaggio sia stato tratto in salvo.

E' fatto divieto assoluto ai componenti dell'equipaggio di lasciare il gruppo e nuotare autonomamente verso riva

Comportamento da adottare quando si è senza barca appoggio d soccorso

Se in situazioni agonistiche di allenamento non c'è la barca di soccorso, l'equipaggio deve indossare i giubbetti salvagente e comunque, in caso di condizioni di estrema sicurezza e lago calmo, deve avere almeno 4 salvagenti a bordo. In condizioni di calma l'intero equipaggio può tentare di spingere la barca fino al più vicino punto di sicurezza a terra, sotto il controllo del capitano. Se le condizioni dell'acqua non lo permettono allora come ultima soluzione l'equipaggio può abbandonare la barca e nuotare a coppie fino alla riva usando il "Buddy System", sempre sotto il controllo del capitano. In ogni caso l'equipaggio deve essere verificato continuamente. Durante un allenamento l'equipaggio non deve nuotare verso riva se è privo di salvagente. L'unica alternativa è formare delle coppie in cui almeno uno dei due indossa il salvagente, oppure formare dei gruppetti di tre componenti per fornirsi assistenza reciproca durante la suddetta nuotata.

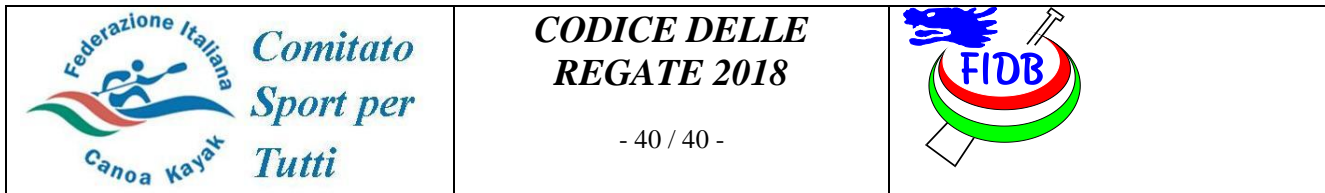
4. Recupero della barca

Una volta che il dragone sia stato portato a bordo riva, si verifica nuovamente a terra la composizione dell'equipaggio e si determinano le eventuali ferite da trattare immediatamente.

Poi alzando un bordo del dragone si cerca di svuotarlo il più possibile dall'acqua e poi si tira in secco. Per non danneggiare la carena dell'imbarcazione non bisogna tentare di tirarla fuori dall'acqua prima di averla svuotata quasi completamente. Una volta tirata la barca in secco si verificano i danni e l'equipaggiamento.

Esercizi Pratici

Gli equipaggi dovrebbero esercitarsi insieme regolarmente provando il ribaltamento controllato e il recupero senza barca di soccorso all'inizio della pratica sportiva ed in seguito una volta l'anno. Sono



molto importanti le condizioni meteorologiche e dell'acqua durante le esercitazioni. Tutti devono indossare obbligatoriamente il salvagente. Deve esserci la barca di soccorso pronta ad intervenire.

CONCLUSIONI

La sicurezza è interesse d'ogni membro d'equipaggio e dipende molto dal proprio buon senso. Bisogna però ricordarsi di farne uso.